Zur Struktur und Problematik der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes

Ein Beitrag zur Fremdenverkehrsplanung

INAUGURALDISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von
MARIO BONORAND
von Ardez und Susch/GR

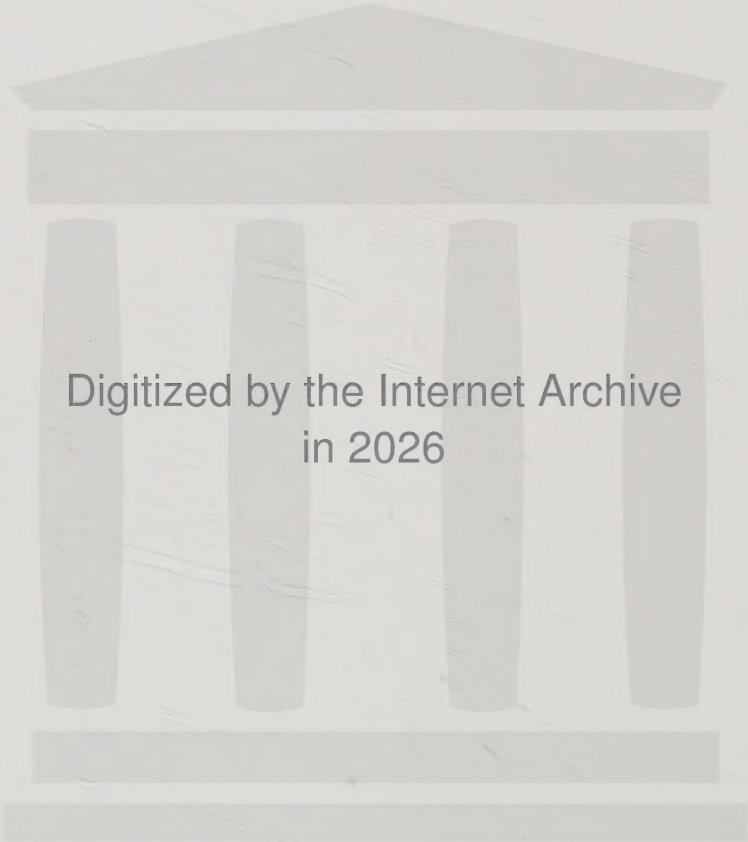
Herbert Lang Bern
Peter Lang Frankfurt/M.
1974

1973

Mario Bonorand

Zur Struktur und Problematik der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes

Ein Beitrag zur Fremdenverkehrsplanung


Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548121_0017

Zur Struktur und Problematik der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes

Ein Beitrag zur Fremdenverkehrsplanung

INAUGURALDISSERTATION

zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Universität Bern

vorgelegt von
MARIO BONORAND
von Ardez und Susch/GR

Herbert Lang Bern
Peter Lang Frankfurt/M.
1974

Die Fakultät hat diese Arbeit am **12. Juli 1973** auf Antrag von PD Dr. J. Krippendorf als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin ausgesprochenen Auffassungen Stellung nehmen zu wollen.

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

Reinschrift: Schreibbüro Schüpbach, Neuenegg
Fotos: Fred Baumgartner/Mario Bonorand

©
Herbert Lang & Cie AG, Bern (Schweiz)
Peter Lang GmbH, Frankfurt/M. (BRD)
1974. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck oder Vervielfältigung, auch auszugsweise, in allen Formen wie Mikrofilm, Xerographie, Mikrofiche, Mikrocard, Offset verboten

"Eine neue Ausbeutung findet statt, die der industriellen Ausbeutung in nichts nachsteht: die Verwandlung der Natur in Freizeitgelände."

(Vilma Sturm)

V O R W O R T

Die neueren Bestrebungen der touristischen Erschliessung im französischen Berggebiet gehören heute zu den vieldiskutierten fremdenverkehrspolitischen Themen sowohl in Frankreich selbst wie auch in einigen anderen europäischen Alpenländern. Recht zahlreich sind ebenfalls die allerdings oft aus journalistischer Feder stammenden bisherigen Arbeiten, die Teilaspekten dieses umfassenden Fragenkomplexes gewidmet wurden. Was bisher vor allem aber fehlte, war eine Darstellung der Gesamtzusammenhänge, Gemeinsamkeiten und Grundprinzipien oder mit andern Worten: eine Synthese der mit der bisherigen wie geplanten Fremdenverkehrsentwicklung in den französischen Gebirgszonen zusammenhängenden Sonderprobleme wirtschaftlicher, planerischer, baulicher-gestalterischer, sozialer und politischer Art. Der Verfasser hofft, mit der vorliegenden Studie diese Lücke aufzufüllen.

Es wird sich in der Folge herausstellen, dass für diese Gesamtanschauung der touristischen Entwicklungsbestrebungen den französischen Alpen eine besondere Bedeutung zukommt. Im Rahmen der sich dort offenbarenden und zur Bearbeitung gelangenden Fragen fällt das Schwergewicht, wie später noch besser verständlich wird, auf die abseits bestehender Gebirgssiedlungen, aus dem Nichts und von Grund auf gebauten Wintersportstationen ("ex-nihilo"-Zentren), die als Gegenstück zu einer sukzessiven Angliederung von Wintersporteinrichtungen und Unterkünften für den Gast an ein bestehendes Bergbauerndorf oder einen bisherigen Alpinisten-, Bade- oder allgemeinen Höhenkurort aufzufassen sind. Dieser neue, allein für den Wintertourismus konzipierte Siedlungstyp mit seinen besondern Aktivitäten und seinen dahinter steckenden Planungs- und Gestaltungsideen wie auch Realisierungsprinzipien ist eine ebenso ausgeprägte französische Eigenheit wie es vielleicht der "Patio" für Spanien, die "Souks" für die arabischen Länder oder die Wolkenkratzer für Manhattan darstellen. Er hat - ohne hier schon eine Wertung irgendwelcher Art vorzunehmen - zweifellos in der touristischen Erschliessung des europäischen Berggebietes einen Markstein gesetzt und zum Teil auch gewisse neue Entwicklungsbestrebungen und Grundsätze in unserem Lande, in Italien, in den USA und am wenigsten eigentlich in Oesterreich beeinflusst.

Dass sich ein Schweizer mit den touristischen Förderungsbemühungen im französischen Berggebiet auseinandersetzt hat zur Hauptsache folgende Gründe:

- Im Rahmen des in der Konkretisierungsphase steckenden "Gesamtwirtschaftlichen Entwicklungskonzeptes für das Berggebiet" wird dem Tourismus ein ganz besonderer Stellenwert eingeräumt. Die erhoffte wirtschaftliche und soziale Strukturverbesserung durch den Fremdenverkehr ist heute wie nie zuvor zur Diskussion gestellt und lässt sich z.B. nicht mehr mit dem alleinigen Hinweis auf Schaffung von zusätzlichen Arbeitsmöglichkeiten ausreichend begründen. Mit der vorliegenden Arbeit hat der Verfasser versucht, zur generellen Problematik der touristischen Entwicklung des Berggebietes - und zwar exemplifiziert an den neueren Tendenzen in den französischen Alpen - einen Beitrag zu liefern.

- Einige Beispiele der letzten Jahre (z.B. Anzère, Aminona, Thyon-2000 sowie einige weitere ausführungsreife Projekte) weisen darauf hin, dass in Frankreich entwickelte planerische, architektonisch-gestalterische und organisatorische Verhaltensweisen und Grundsätze auch nachhaltig auf die touristische Erschliessung im schweizerischen Berggebiet eingewirkt haben. Insofern erachtet der Verfasser eine kritische Würdigung der Entwicklung in Frankreich als besonders aktuell und erforderlich.
- Im Rahmen seiner praktischen Tätigkeit beim Schweizerischen Fremdenverkehrsverband hatte der Verfasser während der vergangenen 2 Jahre vorwiegend Gelegenheit, sich Fragen des touristischen Ausbaus im Berggebiet zu widmen.[1)]
- Schliesslich begünstigte die Themenwahl vielleicht auch der Umstand, dass der Verfasser ganz zu Beginn seiner Tätigkeit als touristischer Berater Gelegenheit erhielt, an einer Studienreise in den französischen Alpen teilzunehmen. Der damalige Anschauungsunterricht trug zweifellos zu einer intensiveren Auseinandersetzung mit den Problemen des Gebirgstourismus in Frankreich bei.

Der Aufbau der Darlegungen gliedert sich in drei Teile: Der erste Teil behandelt die wichtigsten Entwicklungsphasen und Strukturmerkmale des Fremdenverkehrs im französischen Berggebiet. Ausgehend von der besonderen Bedeutung der "ex-nihilo"-Wintersportzentren gelangt im zweiten Teil das Vorgehen bei der Planung und Realisierung dieser neuen Wintersportorte zur Darstellung.

Dabei konzentrieren wir uns auf die Stationen der sogenannten 2. und 3. Generation, die in ihrer Ganzheit als echte Alternative den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten traditioneller Art in Frankreich (aber auch in der Schweiz und Oesterreich) gegenübergestellt werden können. Im dritten Teil folgt dann der Versuch einer kritischen Würdigung der neuen touristischen Entwicklungspolitik für das Berggebiet in Frankreich, die in einer ersten Phase unmittelbar vor dem 1. Weltkrieg einsetzte und seit Beginn der 60er Jahre eine ganz bestimmte Profilierung erhalten hat.

Leider mussten - wie so oft bei touristischer Problembehandlung - die Aussagen in zahlreichen Fällen auf blosse Vermutungen beschränkt bleiben und aus der Erfahrung, eigener Beobachtungen und Aeusserungen von Fachleuten abgeleitet werden, weil das nur sehr spärliche statistische Material für quantitative Analysen nicht ausreichte. Dessen ungeachtet dürfte allein schon die gedankliche Durchdringung der mit der touristischen Entwicklung in den französischen Gebirgsregionen verbundenen Zusammenhänge und Probleme wichtige Anhaltspunkte für die Klärung mancher kontroverser Fragen zur Fremdenverkehrsentwicklung im schweizerischen Berggebiet liefern.

---

1) vgl. insbesondere Risch P./Bonorand M., "Fremdenverkehrs-Eignungskataster und Entwicklungsprogramm für potentielle, neue Fremdenverkehrsgebiete des Kantons Graubünden", Dokumentations- und Beratungsstelle des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Chur 1972.

Viele Persönlichkeiten und Fachleute haben mir wertvolle Unterstützung geboten, indem sie Literaturhinweise gaben und Arbeitsunterlagen vermittelten und mich auch ihre Ideen und Meinungen anlässlich von Besprechungen wissen liessen. Besonderer Dank gilt hierbei den Herren (in alphabetischer Reihenfolge):

- M. Bétemps, Sekretär des "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne", Chambéry
- Dr. W. Bing, Osny
- V. Cambau, Leiter des "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne", Chambéry
- L. Chappis, Architekt und Planer, Chambéry
- G. Combarieu, "Commissariat Général au Tourisme", Paris
- G. Cumin, Ingenieur, Marseille
- A. Letourneux, "Commissariat Général au Tourisme", Paris
- M. Rey, Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme, Genf.

Meinen aufrichtigen Dank möchte ich aber auch an Herrn Dr. Ing. J. Charvàt vom Forschungsinstitut für Fremdenverkehr der Universität Bern richten, der mir bei der Literaturbeschaffung äusserst grosse Unterstützung zukommen liess.

An dieser Stelle danke ich schliesslich meinen verehrten Lehrern, Herrn Prof. Dr. P. Risch und Herrn PD Dr. J. Krippendorf. Die wertvollen Ratschläge und Anregungen, die ich während des Studiums und vor allem während meiner praktischen Arbeit beim Schweizerischen Fremdenverkehrsverband von ihnen erhielt, haben wesentlich zur vorliegenden Studie beigetragen.

Bern, April 1973. Der Verfasser

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. TEIL ENTWICKLUNGSPHASEN UND STRUKTURMERKMALE	17
1 Das französische Berggebiet - Gliederung und Merkmale der einzelnen Gebirgszonen	18
11 Umschreibung des Berggebietes	18
12 Einige Merkmale der natürlichen Voraussetzungen in den verschiedenen Gebirgszonen	20
121 Die Alpen	20
122 Das Zentralmassiv	23
123 Die Pyrenäen	23
124 Die Vogesen	24
125 Der Jura	24
126 Korsika	24
2 Die Hauptepochen der touristischen Erschliessung und einzelne Arten von Fremdenverkehrsorten im französischen Berggebiet	25
21 Die einzelnen Entwicklungsphasen	25
211 Der Zeitraum: Gründerepoche - ca. 1930	25
212 Der Zeitraum: ca. 1930 - ca. 2. Weltkrieg	27
213 Der Zeitraum: nach dem 2. Weltkrieg - ca. 1960	31
214 Der Zeitraum: ca. 1960 - Gegenwart	33
22 Typologie der Gebirgsfremdenverkehrsorte	37
23 Besondere Arten von Wintersportorten	42
3 Besondere Strukturmerkmale des Angebotes und der Nachfrage in den französischen Wintersportorten	50
31 Vorbemerkungen	50
32 Das Beherbergungsangebot	53
321 Heutige Situation	53
322 Bisherige und geplante Entwicklung	65
33 Tendenzen der Nachfrage	69
331 Oekoskopische und demographische Aspekte der tatsächlichen wie potentiellen Inland-Nachfrage	69
332 Die bisherige Nachfrage aus dem Ausland	78
4 Zusammenfassung der Entwicklungs- und Situationsanalyse	88
41 Die einzelnen touristischen Siedlungstypen	88
42 Strukturmerkmale des Beherbergungsangebotes	90
43 Die Nachfrageverhältnisse	91

2. TEIL PLANUNG UND REALISIERUNG DER FUNKTIONELLEN WINTERSPORTORTE DER 2. UND 3. GENERATION — Seite 93

1 Die Trägerschaften — 94
11 Der Grundsatz der "koordinierenden, zentralisierten Projektleitung" — 94
12 Die Ausübung der Promotor-Funktion — 96
13 Der Konzessionsvertrag — 98
14 Der Interventionsbereich der öffentlichen Hand — 107
141 Auf lokaler Ebene — 107
142 Auf Staatsebene — 110
1421 Die Ziele und Motive der Staatsintervention — 110
1422 Das Instrumentarium — 113
14221 Wesen und Aufgaben der "Commission Interministérielle pour l'Aménagement Touristique de la Montagne" sowie des "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne" — 113
14222 Die Finanzierungshilfen des Staates — 114

2 Aspekte der Bodenpolitik — 117
21 Die Prämisse der "uneingeschränkten Bodenverfügungsgewalt" — 117
22 Das planungspolitische Instrumentarium im Bereich der Bodenpolitik — 118

3 Prinzipien der Siedlungsplanung und -gestaltung — 122
31 Die Bedürfnisstruktur der Gäste-Zielgruppe — 122
32 Absoluter Funktionalismus als Leitidee — 124
33 Bemerkungen zur Architektur — 126

4 Probleme der Infrastruktur — 128
41 Die Besonderheiten der Verkehrserschliessung — 128
42 Weitere Aspekte der Infrastruktur — 134

5 Das Skigebiet — 137
51 Die zentrale Bedeutung der "domaine skiable" — 137
52 Die Bestimmung der Kapazität des Skigebietes und weiterer davon abhängender Grössen — 143
53 Die touristischen Spezialverkehrsmittel im besonderen — 147

6 Das Beherbergungsangebot — 149
61 Optimale Siedlungsgrösse und Dimensionierung der einzelnen Bauetappen — 149
62 Die verschiedenen Unterkunftsformen und die angewandten Verkaufssysteme — 152

Seite

7 Uebrige Kurorts-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen 164

8 Die organisatorischen Vorkehrungen zur Betriebsführung und administrativen Reintegration in die bestehenden lokalen Körperschaften 168

3. TEIL VERSUCH EINER KRITISCHEN WÜRDIGUNG DER GELTENDEN OFFIZIELLEN DOKTRIN FÜR DIE TOURISTISCHE ERSCHLIESSUNG DES FRANZÖSISCHEN BERGGEBIETES 173

1 Grenzen der Beurteilungsmöglichkeiten 174

2 Würdigung der praktizierten Planungs- und Realisierungsprinzipien 176
21 Die positiven Aspekte 176
211 Im planungsmethodischen Bereich 176
2111 Eine aus der Angebots- und Nachfragekonstellation abgeleitete gewisse innere Logik der Idee des funktionellen Wintersportortes 176
2112 Das durch den Funktionalismus begründete Siedlungsmuster 178
2113 Das in Etappen und für den Endausbau präzis umschriebene Bauprogramm 180
2114 Die Erschliessung des Skigebietes 180
212 Im planungspolitischen Bereich 180
2121 Die Konzentration der Entscheidungsträger 180
2122 Die Regelung der Beziehungen zwischen öffentlicher Hand und privaten Initianten durch den Konzessionsvertrag 181
2123 Die Forderung nach institutionalisierter Kooperation zwischen den beteiligten Gemeinden 182
2124 Institutionelle Vorkehrungen auf Staatsebene 182
22 Die negativen Aspekte 182
221 Im planungsmethodischen Bereich 182
2211 Stereotype Ausrichtung auf spezifische Kundenschichten und problematische Antizipation künftiger Gästebedürfnisse 182
2212 Eine einseitige, nurmehr von den Anforderungen des Wintertourismus diktierte Erschliessung des Berggebietes 185
2213 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch eine keinen Bezug zur natürlichen Umwelt verratende Siedlungsgestaltung 189
2214 Eine problematische Beherbergungsstruktur 191
222 Im planungspolitischen Bereich 192
2221 Eine fragwürdige Expropriation 192
2222 Ungenügende Anpassung an die im Berggebiet verbundenen Wirtschafts- und Sozialstrukturen 194

Seite

3 Die Zukunft der offiziellen Doktrin aus der Sicht ihrer Verfechter und Kritiker 202
31 Von den Verfechtern in Erwägung gezogene Neuakzentuierungen und Modifikationen 202
32 Neue Konzeptionen der Kritiker 203
321 Das Leitbild der "4. Generation" 203
322 "Ski de village" anstelle funktioneller Wintersportorte 204

SCHLUSSWORT 207

ANHANG I Vergleichende Darstellung der wichtigsten Konzessionsvereinbarungen für einige Wintersportorte 212-213

ANHANG II Einige der am häufigsten verwendeten planungstechnischen Richtwerte (Gültigkeit pro ca. 1970) 214

LITERATURVERZEICHNIS 219

TABELLEN - VERZEICHNIS

Tabelle	1 :	Die bedeutendsten Fremdenverkehrsorte im französischen Berggebiet; Zuordnung zu den einzelnen Typen: polyvalenter Gebirgsfremdenverkehrsort traditioneller Art, funktioneller Wintersportort 1., 2. und 3. Generation	S. 40-41
	2 :	Das Beherbergungsangebot in den grösseren Wintersportorten (Stand 1971)	S. 56-57
	3 :	Struktur des Bettenangebotes in den einzelnen Gebirgsregionen (Stand 1971)	S. 60
	4 :	Verteilung des Bettenangebotes der grossen und mittleren Wintersportorte auf die einzelnen Gebirgsregionen (Stand 1971)	S. 61
	5 :	Verteilung des Bettenangebotes auf die einzelnen Typen von Wintersportorten (Stand 1971)	S. 62
	6 :	Bisherige Entwicklung der Gastbetten (im engeren Sinne) in den grossen und mittleren Wintersportorten (1960 - 1971)	S. 66
	7 :	Geplante Entwicklung des Beherbergungsangebotes	S. 68
	8 :	Entwicklung der Hotel-Logiernächte in den Wintersportorten des "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver", 1964/65 - 1969/70	S. 72
	9 :	Herkunft der Auslandsgäste in den Wintersportorten des "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver", 1967/68 - 1969/70	S. 80
	10 :	Die Kosten der Erschliessungsstrassen für funktionelle Wintersportorte	S.129
	11 :	Jährliche Zunahmen des Bettenangebotes in einigen ausgewählten Wintersportorten der 3. Generation	S.157

ABBILDUNGS - VERZEICHNIS

Abb. 1 :	Die einzelnen Gebirgszonen	S. 19
2 :	Die französischen Alpen	S. 21
3 :	Schematisierte Siedlungsstruktur in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten traditioneller Art	S. 28
4 :	Schematisierte Siedlungsstruktur der ausschliesslich für den Wintersport konzipierten und zwischen 1930-40 entstandene Zentren	S. 30
5 :	Schematisierte Siedlungsstruktur von Courchevel-1850	S. 32
6 :	Schematisierte Siedlungsstruktur von La Plagne	S. 35
7 :	Typologie der Fremdenverkehrsorte im französischen Berggebiet	S. 38
8 :	Die Verteilung der wichtigsten Fremdenverkehrsorte auf die einzelnen Gebirgszonen (gemäss Tabelle 1)	S.44-45
9 :	Besondere Arten von Wintersportorten	S. 48
10 :	Verteilung des Bettenangebotes der grossen und mittleren Wintersportorte auf die einzelnen Gebirgsregionen (Stand 1971)	S. 55
11 :	Die Träger der Promotoren-Funktion in einigen ausgewählten Wintersportorten	S. 97
12 :	Die verschiedenen Trägerschaften	S.108
13 :	Die Kreditmodalitäten des "Fonds de Développement Economique et Social" (FDES)	S.115
14 :	Die finanzielle Unterstützung im Bereiche der Infrastruktur seitens der öffentlichen Hand	S.116
15 :	Das Siedlungsmuster "konzentrierter Gross-Wohneinheiten" ("Station type hameau résidentiel")	S.125
16 :	Die häufigsten bei touristischen Unterkünften angewandten Verkaufssysteme	S.154-155
17 :	Einige Vor- und Nachteile der einzelnen Verkaufssysteme für den Käufer	S.156-157
18 :	Die Angebotspalette an übrigen Kurorts-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen (dargestellt am Beispiel von La Plagne, Stand Winter 1969/70)	S.166
19 :	Die Entwicklung der übrigen Kurorts-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen in Abhängigkeit zu den Ausbauetappen im Beherbergungssektor	S.167
20 :	Die interne Organisationsstruktur der für die Planung, Realisierung und die Betriebsführung eines funktionellen Wintersportortes der 3. Generation zuständigen Trägerschaften (dargestellt am Beispiel von La Plagne)	S.172

1. TEIL

ENTWICKLUNGSPHASEN UND STRUKTURMERKMALE

1 Das französische Berggebiet - Gliederung und Merkmale der einzelnen Gebirgszonen

11 Umschreibung des Berggebietes[1]

Nach einem Dekret vom 23.6.1961 werden in Frankreich jene Ortschaften als Berggemeinden bezeichnet, deren Territorium sich mindestens zu 80 % in einer Höhenlage über 600 m ü.M. befindet und wo die Höhendifferenz zwischen höchstem und tiefstem Punkt mindestens 400 m beträgt. Die Gesamtheit solcher Gemeinden (4'263; = 11,2 % aller Gemeinden Frankreichs), die diese Voraussetzungen erfüllen, bilden das auf rund 40 "Départements" verteilte französische Berggebiet. Es umfasst ca. 9'172'000 Hektaren oder rund 1/6 der gesamten Bodenfläche Frankreichs, die sich wie folgt auf die einzelnen Gebirgszonen (siehe Abb. 1) verteilt:

	Mio. Hektaren
Zentralmassiv	3,939
Alpen	3,068
Pyrenäen	0,951
Jura	0,542
Korsika	0,441
Vogesen	0,231

Die Ende der 60er Jahre im französischen Berggebiet ansässige Bevölkerung wird auf ca. 2'000'000 Einwohner (= ca. 4 % der Gesamtbevölkerung) geschätzt. Aufschlussreich ist eine für das Jahr 1963 vorgenommene Verteilung der Bergbevölkerung auf die von ihnen bewohnten Höhenstufen:[2]

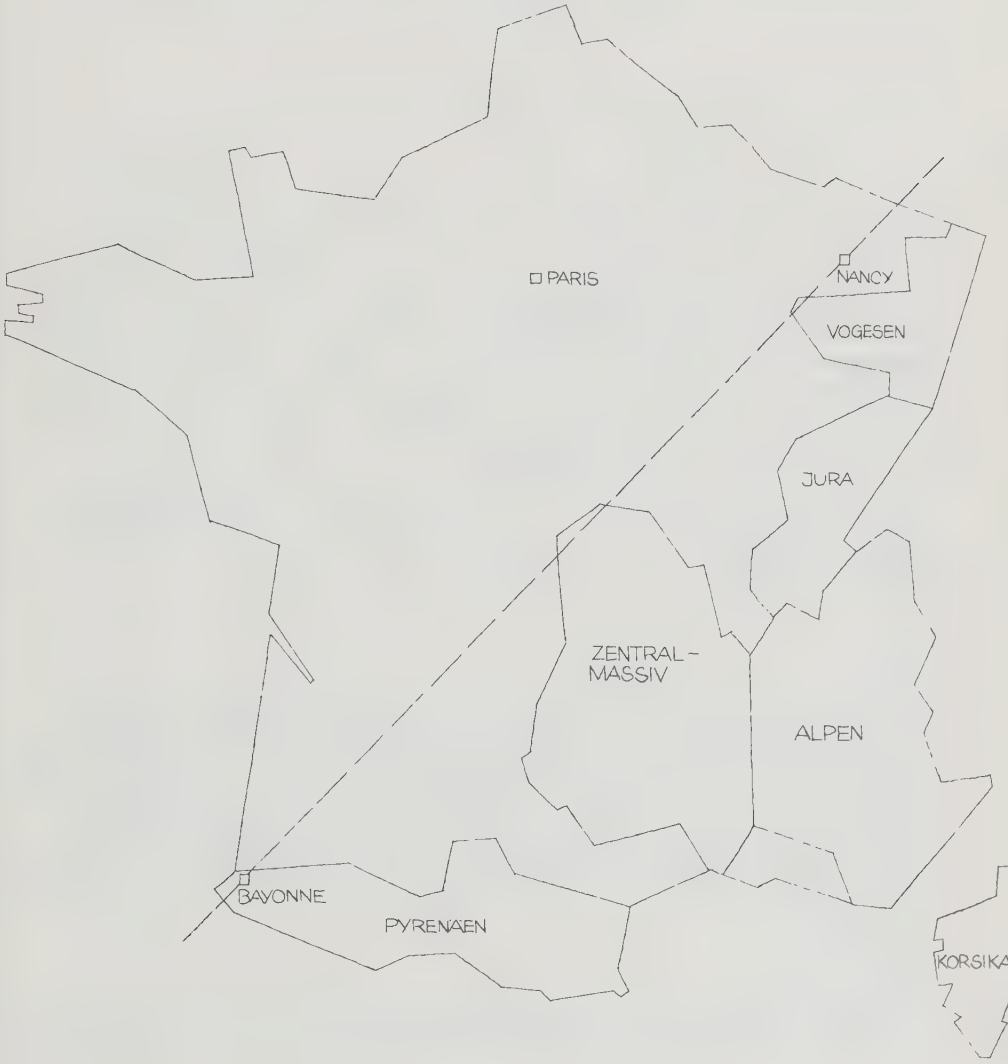
Höhenstufen	Anzahl Einwohner
unterhalb 600 m	700'140
600 bis 800 m	713'960
800 bis 1'000 m	427'706
1'000 bis 1'200 m	158'530
1'200 bis 1'400 m	37'756
1'400 bis 1'600 m	14'926
1'600 bis 1'800 m	2'377
1'800 bis 2'000 m	1'768
über 2'000 m	219

Dabei fällt z.B. im Vergleich mit der Schweiz die in bezug auf die Höhenlage andere Siedlungsstruktur des französischen Berggebietes auf, leben doch in Frankreich nur etwa 10 % der Gebirgsbevölkerung in Höhen über 1'000 m. In französischen Berggemeinden zwischen 1'600 bis 2'000 m, was einer Höhenlage zahlreicher schweizerischer Kurorte entspricht, lebten 1963 noch rund 4'000 Seelen. Dieser Umstand gesamthaft bedeutend tieferer, meist

---

1) Lavaud B., "Les sports d'hiver en France, notes et études documentaires", nos 3701-3702, La Documentation Française, 1970, S. 8 ff.
2) ebenda, S. 8.

Abb. 1 Die einzelnen Gebirgszonen



in den Talböden gelegener traditioneller Bergbauernsiedlungen, Alpinisten- und Höhenkurorte hat - wie in der Folge noch deutlicher wird - die spezifische Art der touristischen Entwicklung im französischen Berggebiet entscheidend beeinflusst.

Abb. 1 offenbart auch, dass sämtliche Gebirgszonen Frankreichs östlich der Achse Bayonne - Limoges - Nancy liegen, was nach LAVAUD für ungefähr einen Drittel der Wohnbevölkerung (speziell aus den "Départements" der Normandie und der Bretagne) Wochenendaufenthalte in den Bergen, im Sommer wie im Winter - in Folge der grossen Distanzen - praktisch unmöglich macht.[1]

12 Die natürlichen Gegebenheiten in den einzelnen Gebirgszonen

121 Die Alpen

Neben der Côte d'Azur gelten die Alpen (Abb. 2) heute als zweitwichtigste touristische Grossregion Frankreichs. Traditionellerweise wird zwischen den Nordalpen ("Alpes du nord") und den Südalpen ("Alpes du sud") unterschieden. Diese Unterteilung beruht auf unterschiedlichen klimatischen Gegebenheiten wie auch verschiedenartiger Landschaft. So ist in den Nordalpen feuchtes Klima und in der Vegetationsart Weide und Wald vorherrschend. Die Südalpen besitzen dagegen ein warmes, trockenes Klima bei nur spärlicher Vegetation. Die vom Montblanc- (höchster Punkt: 4'800 m) und Vanoise-Massiv (höchster Punkt: 3'850 m) dominierten Nordalpen sind im Norden durch den Genfersee, im Süden durch den Col du Lautaret begrenzt. Zur Hauptsache wird diese Gebirgsregion geographisch durch die an Gletschern und Seen reichen "Départements" "Savoie", "Haute-Savoie" und "Isère" beschrieben. In diesem Gebiet - dies sei bereits vorausgeschickt - liegt die Wiege des französischen Wintertourismus, wo er auch bis heute im Vergleich zu den andern Gebirgsregionen weitaus den grössten Entwicklungsstand erreicht hat. Das feuchte Klima bedingt ergiebige Schneefälle im Winter, aber oft auch regnerische Sommer.

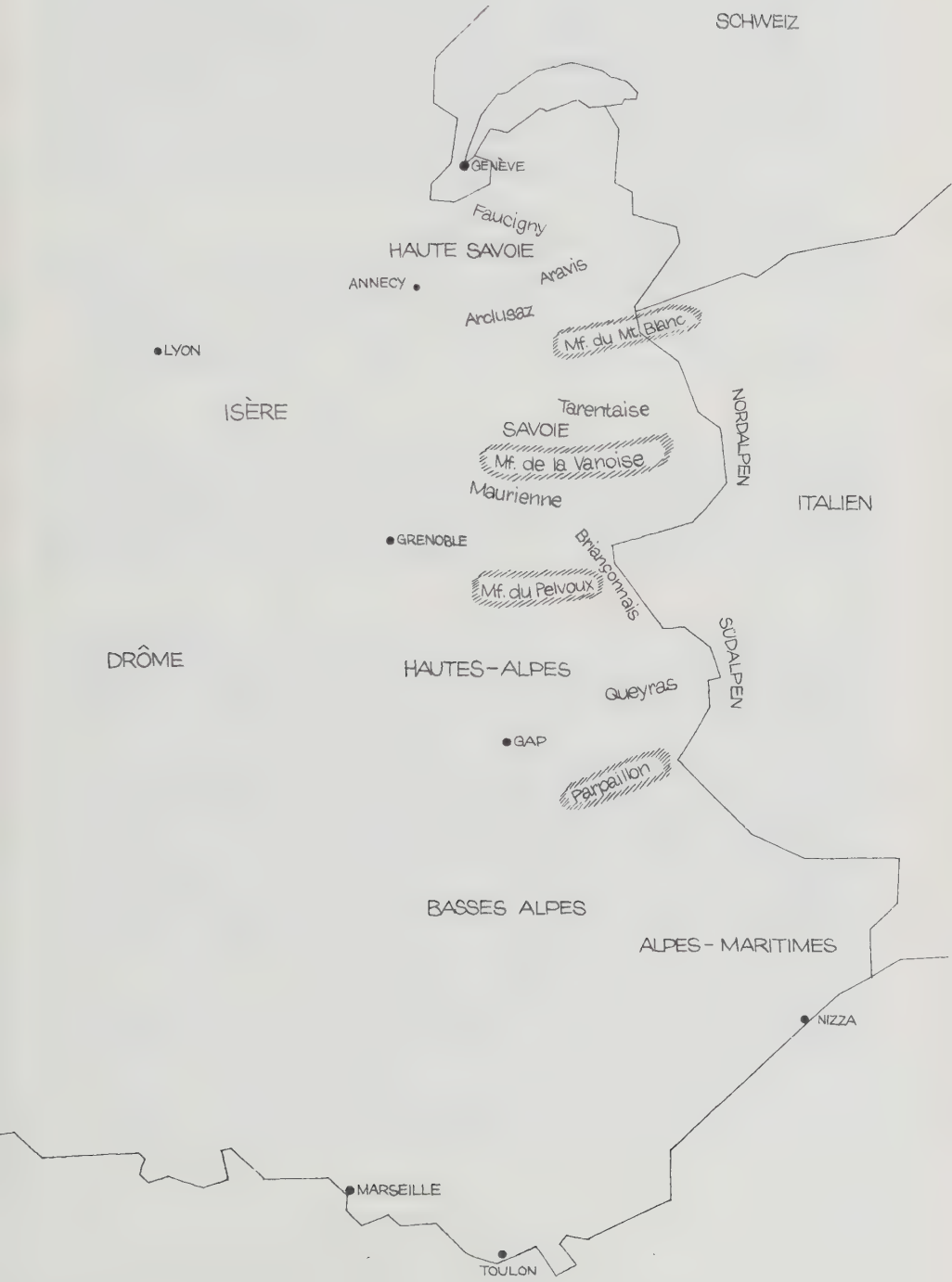
PREAU unterscheidet drei Arten der touristischen Entwicklung in den Nordalpen:[2]

- Einen "Stil Faucigny-Arclusaz-Aravis": Die in diesem Gebiet (Hauptzentren: Megève, Saint-Gervais, Chamonix) entstandenen Fremdenverkehrsorte repräsentieren nach diesem Autor vorwiegend den "frühreifen" Tourismus. Sukzessive sei hier, durch direkte Angliederung an alte, bestehende Siedlungen eine Symbiose zwischen einer sich verändernden, aber gesunden Landwirtschaftsstruktur und einem intensiven Fremdenverkehr angestrebt worden. Weiter unten ist von den spezifischen Merkmalen dieser traditionellen Tourismusart (Orte mit Sommer- und Wintertourismus) noch eingehender die Rede.

---

1) ebenda, S. 9.
2) Préau P., "Principes d'analyse des sites en montagne", in: Urbanisme, no 116, Paris, 1970, S. 23.

Abb. 2 Die französischen Alpen



- Einen "Stil Tarentaise-Vanoise": Hier präsentiert sich nach dem gleichen Autor zur Hauptsache das Abbild einer touristischen Erschliessungspolitik des französischen Berggebietes der letzten Vergangenheit (seit Beginn der 60er Jahre). PREAU umschreibt diese Art der touristischen Entwicklung als "Rückeroberung der Berge", wo getrennt von den traditionellen, meist in den Talböden gelegenen Wohnstätten der einheimischen Bevölkerung, auf Hangterrassen funktionelle (auf den Wintersport ausgerichtete) Fremdenverkehrsorte entstanden oder im Entstehen begriffen sind. Diese im ersten Teil noch weiter zu charakterisierende Art der touristischen Erschliessung des Berggebietes bildet den Hauptuntersuchungsgegenstand der vorliegenden Arbeit.
- Einen zwischen diesen beiden Polen liegenden "Zwischenstil". PREAU spricht in diesem Zusammenhang auch von "diffusem" Tourismus rund um bestehende, durch die Krise in der Berglandwirtschaft stark gezeichnete Siedlungszentren. Die festzustellenden Ansätze einer solchen touristischen Entwicklung liessen - nach der Auffassung dieses Autors - noch keine klare Zweckbestimmung (ob Ferien-, Weekend-, Winter-, Sommertourismus usw.) erkennen.

Eine solche für die Nordalpen wiedergegebene, wenn auch grobe erste Stilskizzierung der touristischen Erschliessung liesse sich u.E. ohne weiteres auch auf die Südalpen und Pyrenäen, obschon vielleicht nicht mit der gleichen örtlichen Lokalisierung, wie es für die Nordalpen geschehen ist, anwenden. In diesen beiden Gebirgsregionen sind - wenn auch in weitaus geringerem Ausmass - Ansätze aller drei geschilderten Arten der Fremdenverkehrsentwicklung feststellbar.

Die zur Hauptsache durch die "Départements" "Haute-Alpes", "Basses-Alpes" und "Alpes Maritimes" sowie einem Teil des "Département" "Drôme" geographisch umschriebenen Südalpen (mit den beiden Hauptgebirgszügen des Pelvoux-Massivs und der Parpaillon-Kette) erstrecken sich vom Col du Lautaret in südlicher Richtung zum Mittelmeer.

Im Vergleich zu den Nordalpen sind die Schneefälle in den Südalpen weniger ergiebig und die Schneedecke erstreckt sich hier auf einen weniger langen Zeitraum. Wie in den Nachfragedaten noch zum Ausdruck kommen wird, scheinen die Südalpen namentlich beim Skifahrer bedeutend weniger begehrt zu sein als die Nordalpen. Die besonderen Stärken der natürlichen Faktoren in den Südalpen sind die Besonnung und das trockene, milde Klima im Sommer. Die Südalpen sollen sogar ein trockeneres und beständigeres Klima als die Côte d'Azur aufweisen.[1] In bezug auf die touristische Entwicklung ist in den letzten Jahren eine besondere Aktivität festzustellen, wovon die Realisierung zahlreicher neuer Fremdenverkehrsorte zeugt.

Bei einer Gesamtbetrachtung der französischen Alpen wird der inneralpinen Zone (zur Hauptsache dem Vanoise-Massiv und der Parpaillon-Kette) die beste

---

1) Lavaud B., a.a.O., S. 14.

Eignung für den Pisten-Skisport zugesprochen.[1] CHAPPIS, ein ausgewiesener Kenner praktisch sämtlicher potentieller Skigebiete der Welt, hat den interessanten Versuch unternommen, die bereits erschlossenen oder potentiell erschliessbaren Skigebiete des Erdballs grössenmässig zu vergleichen.[2] Dies geschah, indem er das speziell für den Skisport touristisch nutzbare Gebietspotential der einzelnen Gebirgsketten (in Europa zur Hauptsache der Alpen) durch einen Vergleichswert ausdrückte. Für das entsprechende Gebiet in Frankreich wählte er den Faktor 1. Einige von ihm ermittelte Werte für andere Länder seien nachfolgend wiedergegeben:

Italien	1,5 (was somit besagt, dass das erschlossene oder erschliessbare Pistenskigebiet in den in Frage kommenden Gebirgszonen Italiens 1,5 mal so gross ist, wie jenes Frankreichs)
Schweiz und Oesterreich	1,2
Jugoslawien	1,0
Tschechoslowakei, Rumänien, Bulgarien	je zwischen 0,5 bis 0,7
UdSSR	12,0
USA	12,0 bis 15,0

Nicht nur dieser zitierte Vergleich, sondern auch die eigene Geländebeurteilung gestatten die Feststellung, dass bezüglich Quantität und Bonität der bestehenden und potentiell touristisch nutzbaren Skigebiete der Alpenraum Frankreichs ein den übrigen europäischen Gebirgsnationen ebenbürtiges natürliches Potential aufweist.

122 Das Zentralmassiv

In dieser flächenmässig grössten, von grossen Städten umgebenen Gebirgsregion (wie Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Montpellier, Nîmes, Limoges) erreichen die Gebirgsketten in keinem Falle Höhenlagen über 1'900 m, was sich bisher neben häufigen und starken Windeinfällen negativ auf die Entwicklung des Wintertourismus ausgewirkt hat. Etwelche Bemühungen zur Verbreiterung des entsprechenden Angebotes sind aber seit anfangs der 60er Jahre ebenfalls ersichtlich. Mit gut ausgerüsteten traditionellen Bade- und Heilkurorten ist das Zentralmassiv in seiner heutigen Struktur vor allem als Sommererholungs- und Kurgebiet sowie wegen der Nähe grosser Agglomerationen als stark frequentiertes Zielgebiet des Weekend-Verkehrs zu bezeichnen.

123 Die Pyrenäen

Einzelne Gipfel der Pyrenäen erreichen Höhen um 3'300 bis 3'400 m. Trotz-

---

1) Cognat B., "L'aménagement de la montagne, exemple des alpes françaises", Université de Lyon, 1970, S. 7.
2) Chappis L., Vortrag vom 10.4.1972 in Susa (Piemont).

dem wird die Konkurrenzfähigkeit im Wintertourismus im Vergleich zu den Alpen als bedeutend geringer gewertet.[1]
Vor allem machen sich die Einflüsse der atlantischen Strömungen (heftige Winde, plötzliche Erwärmungen und Nebel) ungünstig bemerkbar. In bezug auf die Besonnung im Sommer und Winter lassen sich aber die Pyrenäen durchaus mit den Südalpen vergleichen. Eine attraktive Landschaft und die Nähe grosser Städte (Bordeaux und Toulouse) sind Faktoren, die man inskünftig auch vermehrt im Sommer touristisch auszuwerten hofft.[2]

124 Die Vogesen

Ihr Relief ist durch den langsamen, windanfälligen Anstieg von Westen nach Osten und den abrupten Abfall zur Elsässer Ebene gekennzeichnet. Die übrige stark bewaldete Landschaft um vorwiegend 1'000 bis höchstens 1'400 m wird touristisch zur Hauptsache als Naherholungsraum der Städte im Elsass und des "Moselle-Marne"-Gebietes genutzt.

125 Der Jura

Diese ebenfalls ausgeprägte Hügellandschaft erreicht maximale Höhen um 1'500 bis 1'700 m. Klimatische Charakteristika sind lange, strenge Winter und häufige Regenfälle im Frühling und Sommer. Das Schwergewicht der touristischen Nutzung liegt wiederum beim Naherholungsverkehr. Ueberdies gilt der französische Jura als einer der Schwerpunkte des französischen Jugendtourismus.

126 Korsika

Ca. 50 % von Korsika gelten als Berggebiet (höchste Punkte zwischen 2'500 bis 2'700 m). Das korsische Gebirge ist beim Tourenskifahrer sehr beliebt, eignet sich aber für einen intensiven Wintertourismus kaum. Zur Hauptsache bilden (wiederum von der touristischen Zweckbestimmung her gesehen) die Berge von Korsika den Naherholungsraum von Bastia und Ajaccio.

---

1) Lavaud B., a.a.O., S. 19 f.
2) ebenda S. 20.

2 Die Hauptepochen der touristischen Erschliessung und daraus abgeleitete Typologie von Fremdenverkehrsorten im französischen Berggebiet

21 Die einzelnen Entwicklungsphasen

211 Der Zeitraum: Gründerepoche bis ca. 1930

Der Ursprung des Tourismus in den Bergen Frankreichs geht auf das 18. und 19. Jahrhundert zurück und hat grosse Aehnlichkeit mit jenem in Oesterreich und der Schweiz. Die Erstbesteigungen des Montblanc im Jahre 1786 war eines der Ereignisse, das in der Folge eine zunehmende Begeisterung für den Alpinismus in den französischen Alpen auslöste. Die ersten, aus wohlhabenden Kreisen stammenden Gäste wollten aber nicht nur den Gipfelerstbesteigern nacheifern; viele kamen auch um einen Erholungsaufenthalt in einem der verschiedenen entstandenen Bade- und Klimakurorte zu verbringen. Bis zu Beginn dieses Jahrhunderts waren die damals bekannten Alpinistenzentren sowie Bade- und Höhenkurorte - z.B. Chamonix, Megève, Saint-Gervais, Aix-les-Bains, Le Mont-Dore, Barèges, Gourette-Eaux-Bonnes usw. - nur im Sommer während zwei bis drei Monaten von Gästen besucht; den Winter über weilten diese "privilegierten, aristokratischen Gebirgstouristen" an der Côte d'Azur.[1]

Allen diesen damals bekannten Fremdenverkehrsorten ist gemeinsam, dass sie von den für den Sommertourismus relevanten Voraussetzungen her gesehen in eigentlichen Spitzenlandschaften entstanden sind und sich sukzessive aus bestehenden Bergbauerndörfern entwickelten.

1878 soll der Franzose DUHAMEL in Chamrousse bei Grenoble die ersten aus Schweden importierten Skis ausprobiert haben. 1907 wurden in Montgenèvre in den Südalpen die ersten Skirennen organisiert und im gleichen Jahr machte die "Compagnie des Chemins de Fer Paris-Lyon-Méditerranée" erstmals Werbung für die ersten Wintersportorte Frankreichs: Chamonix, Grenoble und andere.[2]

In seinen Anfängen galt der Wintersport als akzessorische und wenig rentable Neuerung der damaligen Fremdenverkehrsorte in den Bergen. Die hierzu erforderlichen Anlagen wurden in und rund um die schon bestehenden Alpinistenzentren, Höhen- und Badekurorte erstellt, die für den Wintertourismus entsprechende natürliche Bedingungen verzeichneten (z.B. Chamonix, Megève, Saint-Gervais in der "Haute-Savoie"; Montgenèvre in den Südalpen; Barèges, Cauteret-Lys, Font-Romeu in den Pyrenäen; Le Mont-Dore im Zentralmassiv usw.).

Als schon aber bald ersichtlich wurde, dass das Skifahren mehr als nur Modeerscheinung war und der Wintertourismus willkommenen Nebenerwerb in die bisher lediglich im Sommer besuchten Fremdenverkehrsorte brachte, begannen sich ab 1920 auch weitere, bisher touristisch nicht berührte Berg-

1) Cognat B., a.a.O., S. 14.
2) ebenda S. 14.

dörfer für den Wintertourismus zu interessieren und einzurichten: z.B. La Clusaz, Combloux, Les Contamines, Les Gets, Les Houches, Morzine in der "Haute-Savoie"; Serre-Chevalier in den Südalpen usw.

1924 fanden in Chamonix - damals einer der grössten Wintersportorte Europas - die ersten Olympischen Winterspiele statt.[1] In der Zwischenzeit, bis zu den zweiten Olympischen Spielen auf französischem Boden - 1968 in Grenoble - vollzog sich im französischen Wintertourismus eine bemerkenswerte Entwicklung.

Bevor eingehender davon die Rede ist, erscheint es zweckmässig - lediglich feststellend und in dieser Arbeitsphase noch nicht wertend - einige gemeinsame Merkmale des Entwicklungsprozesses und der heutigen Struktur der meisten dieser damals entstandenen und sich bis in die Gegenwart ständig ausdehnenden Fremdenverkehrsorte im französischen Berggebiet anzuführen bzw. zu rekapitulieren (es sind weitgehend auch die Eigenheiten der traditionellen Gebirgsferienorte in der Schweiz und in Oesterreich):

- In einem Punkt unterscheiden sich die französischen Gebirgsfremdenverkehrsorte von jenen der Schweiz deutlich; liegen sie doch zur Hauptsache in einer Höhe um 1'000 bis 1'200 m.

  Mit der kontinuierlichen Ausbreitung des Wintertourismus und den steigenden Bedürfnissen der Wintersportgäste machte sich schon bald bemerkbar, dass in dieser Höhenlage die Schneebedingungen vergleichsweise nur mittelmässig sind und die permanente Schneedecke sich höchstens über die Monate Januar bis März erstreckt.

- In Frankreich wie in den übrigen europäischen Alpenländern sind die alten Gebirgsfremdenverkehrsorte in bezug auf die natürlichen Gegebenheiten für den Sommer- und Wintertourismus bestens dotiert. Die meisten Touristen hatten sich vor rund 50 bis 70 Jahren bei den damaligen Auswahlmöglichkeiten nämlich zweifellos die besten Standorte ausgesucht. Ungefähr ab 1950 setzte in fast allen diesen Orten ein sehr starker Nachfragedruck im Wintertourismus ein, während die Nachfrage im Sommer ständig zurückging. Das typische Bild einer auseinanderklaffenden Schere der beiden Nachfragekurven vieler dieser ursprünglich nur im Sommer frequentierten Fremdenverkehrsorte ist nur allzu bekannt. Immerhin verzeichnen einige unter ihnen immer noch eine starke Sommersaison. In Chamonix z.B. stammten Ende der 60er Jahre 60 % aller Logiernächte aus der Sommersaison.[2]

- Keiner dieser polyvalenten Fremdenverkehrsorte - mit einer starken, traditionellen Hotellerie und einem reichhaltigen übrigen touristischen Angebot für Sommer und Winter - hat sich kurzfristig entwickelt. Der Aufbau erstreckte sich vielmehr meist über Jahrzehnte und dauert auch heute

---

1) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), "Neige à vendre", 1969, S. 24.

2) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Colloque sur les problèmes de création de stations de sports d'hiver", rapport de synthèse par ACAU, Genève, 1969, S. 20 ff.

noch an. Konkrete Vorstellungen oder Pläne über den Weiter- und Endausbau fehlten schon zu Beginn des Aufschwungs wie in der Folge weitgehend. Alles blieb mehr oder weniger vom Zufall bestimmt. In ihrer Siedlungsstruktur entwickelten sich diese, vorwiegend in den Tälern gelegenen Orte, in konzentrischen Kreisen (vgl. Abb. 3a) oder linear in zwei Richtungen (vgl. Abb. 3b), ausgehend von einem durch die Dorfkircne geprägten alten Kern. Sowohl der traditionelle Dorfkern, der vielerorts nurmehr schwer auszumachen ist, wie die daran anschliessenden Wachstumszonen sind heute "wild und anarchistisch" durchsetzt mit touristischen Bauten verschiedener Zeitepochen: Hotels, Ferienhäuser, Ferien-Appartements, Sportanlagen, Talstationen der Bergbahnen und Skilifts usw.[1])

- Der gesamte touristische Aufbau dieser Orte wurde in der Regel von einer Vielzahl von Einzelinitiativen getragen. Man trifft oft nicht nur für jeden einzelnen Teil des touristischen Angebotes (Hotels, touristische Spezialverkehrsmittel, übrige Kurortseinrichtungen) einen verschiedenen Investor, sondern ebenso häufig auch voneinander unabhängige, sich rivalisierende Investoren für ein und denselben Angebotsteil (z.B. bei den touristischen Spezialverkehrsmitteln). Die Pluralität von sich zur Hauptsache lediglich an der eigenen Unternehmung orientierenden Einzelinitianten und Investoren sowie entsprechend komplizierte Entscheidmechanismen dominieren fast überall.

- In den alten, aus bestehenden Siedlungen entstandenen touristischen Zentren vollzog sich die Transformation Bergbauerndorf zu polyvalentem Fremdenverkehrsort schrittweise. Die erwähnte Dispersion der touristischen Einzelinteressen begünstigte vielfach die andauernde Dominanz der ursprünglichen Gemeinde und ihrer Verwaltung. Es spielte sich auch eine Art "modus vivendi" zwischen bestehender Gemeinde und den verschiedenen Fremdenverkehrsunternehmern ein. Nicht selten waren sogar die Gemeindepräsidenten zur treibenden Kraft der touristischen Entwicklung geworden.

Die Ueberschrift zu diesem Kapitel könnte vielleicht zur Annahme verleiten, die Entwicklungsart der alten Fremdenverkehrsorte - als Ergebnis einer lang andauernden Annektion an bestehende Bergdörfer bzw. eines langsamen Verschmelzungsprozesses zwischen dem überlieferten Bauerntum und einer gleicherorts einströmenden Fremdenverkehrswirtschaft - fände in Frankreich gegen 1930 ihr Ende. In der Tat entstanden jedoch bis in die heutige Zeit neue, wenn auch meist international unbedeutende, polyvalente Bergferienorte (für Sommer und Winter) nach dem skizzierten traditionellen Entwicklungsrhythmus.

212 Der Zeitraum: Ca. 1930 bis ca. Zweiter Weltkrieg

Ungefähr 1930 taucht in Frankreich die Idee auf, neue Wintersportorte aus dem Nichts und von Grund auf ("stations ex-nihilo et créées de toutes pièces") in Höhenlagen zwischen 1'600 bis 1'900 m zu bauen - getreu den

---

1) vgl.: - Lavaud B., a.a.O., S. 23.
- Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", Paris, 1971, S.21 f.

Abb. 3 Schematisierte Siedlungsstruktur in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten traditioneller Art

3a: Wachstum in konzentrischen Kreisen rund um bestehenden Kern

3b: Lineares Wachstum in zwei Richtungen, ausgehend von einem bestehenden Kern

gleichzeitig entstehenden "Mustern" auf italienischem Boden: Sestrière und Cervinia, wobei der letztere neue Wintersportplatz unmittelbar in der Nähe des kleinen Bergbauerndorfes Breuil geplant und realisiert wurde. Alpe d'Huez (1'860 m) im "Département" "Isère", Val d'Isère (1'850 m) in der "Savoie", Auron (1'600 m) und Valberg (1'700 m) in den Südalpen sowie Superbagnères (1'700 m) in den Pyrenäen sind die bekanntesten französischen Beispiele dieser Epoche.

Hintergrund dieser Erschliessungsbestrebungen bildete der erwähnte Nachteil der für den Wintertourismus - im Vergleich mit den alten schweizerischen Wintersportorten - ungenügenden Höhenlage der alten polyvalenten touristischen Zentren. Wegleitend bei der Standortwahl war die Eignung für den Winter- und speziell den Skisport, was als eine von der bisherigen Entwicklung abweichende, neue Anschauung und Arbeitshypothese zu bezeichnen ist, die die weitere touristische Erschliessung des französischen Berggebietes in der Folge entscheidend beeinflusst hat.

Im Gegensatz zu Sestrière, das bereits Beispiel einer Gesamterschliessung durch eine einzige, von Giovanni Agnelli, dem Gründer der Fiat-Werke diktierten Gesellschaft darstellt, waren die französischen Neugründungen jener Zeit von unverkennlichem Liberalismus geprägt und sie entwickelten sich nach dem Prinzip des "laisser-faire".

Die "Départements" oder auch die Gemeinden bauten die Verbindungsstrassen ab Tal zu den auserwählten Standorten, wo sich bisher keine ganzjährig bewohnten Siedlungen mehr, aber oft Sommerwohnstätten der Aelpler befanden.

Den weiteren Aufbau (Unterkünfte, touristische Spezialverkehrsmittel, übrige Kurortseinrichtungen) überliess man aber entsprechend des gleichzeitig andauernden Wachstums der alten polyvalenten Fremdenverkehrsorte der privaten Initiative.

Die wichtigsten gemeinsamen Merkmale der französischen Gebirgsfremdenverkehrsorte, deren Ursprung auf die Jahre zwischen 1930 bis 1940 zurückgeht seien nachstehend wiederum zusammengefasst:

- Es handelt sich um ausschliesslich für den Wintersport konzipierte Zentren, die in Höhenlagen zwischen 1'600 bis 1'900 m, fernab bestehender traditioneller Ganzjahressiedlungen der einheimischen Bevölkerung gebaut wurden. Wegleitend bei diesen Erschliessungsvorhaben waren die Bedürfnisse des Skifahrers.
- Die Siedlungsentwicklung und der Aufbau der touristischen Einrichtungen blieb weiterhin der privaten Initiative und dem Zufall überlassen, wodurch ein ähnlich unkohärentes und unharmonisches Siedlungsbild wie bei den alten polyvalenten Fremdenverkehrsorten resultierte (vgl. Abb. 4).
- Ansätze einer Zusammenarbeit der privaten einzelnen Trägerschaften der Entwicklung bildeten eine grosse Ausnahme. Für an sich unrentable Kurortseinrichtungen - vor allem für die Sportanlagen - liessen sich keine

Abb. 4 Schematisierte Siedlungsstruktur der ausschliesslich für den Wintersport konzipierten und zwischen 1930-40 entstandenen Zentren

oder nur selten Investoren finden.[1])

213 Der Zeitraum: Nach dem Zweiten Weltkrieg bis ca. 1960

Bis zum Ausbruch des Krieges im Jahre 1939 war der Skisport und der Wintertourismus einer kaufkraftmässig privilegierten Volksschicht vorbehalten. In den Nachkriegsjahren sollte der Skisport vor allem auch im eigenen Lande popularisiert werden.

Der Krieg brach die im vorderen Kapitel geschilderte neue Entwicklungsrichtung ab und verzögerte auch das Wachstum der französischen Gebirgsfremdenverkehrsorte in den ersten Jahren nach 1945. Während der Zeitdauer der drei ersten Wirtschaftspläne, d.h. von 1948 bis 1960, stand die touristische Erschliessung im französischen Berggebiet unter dem Motto: "Rasches Handeln". Um den Kontakt mit den übrigen Alpenländern nicht völlig zu verlieren, und um auch mit gewissen Chancen um die Gunst internationaler Wintersportgäste werben zu können, fällt in diese Epoche vor allem die Modernisierung der wenigen Gebirgsfremdenverkehrsorte von Bedeutung: Alpe d'Huez, Chamonix, La Clusaz, Les Contamines, Megève, Morzine, Notre-Dame de Bellecombe, Superbagnères, Val d'Isère und Valloire. Chamrousse und Les Deux-Alpes (im "Département" "Isère") sowie Courchevel und Méribel (im "Département" "Savoie") sind die bekanntesten Neuschöpfungen zwischen 1946 bis 1960. Gemäss der sich schon vor dem Kriege wandelnden Anschauung sind auch diese Orte ausschliesslich als Wintersportzentren vorgesehen worden. Offensichtlich räumte man dem Sommertourismus in den Bergen geringere Chancen ein und zum andern musste man einsehen, dass ausgehend von der spezifischen Besiedlungsstruktur - namentlich in den französischen Alpen - die vorhandenen Verhältnisse in den bestehenden Bergdörfern mit den Anforderungskriterien des Wintersportlers (Relief, Sonnen-, Windexposition usw.) selten in Uebereinstimmung zu bringen waren. Die neuen Wintersportorte, deren Startphase in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg zurückgeht, befindet sich denn auch - getreu ihren Vorgängerinnen der Jahre 1930 bis 1940 - abgetrennt von traditionellen, ständig bewohnten Siedlungen, in Höhenlagen ab 1'600 m.

Unter den "Newcomers" verdient Courchevel-1850, das ursprünglich als Volksstation geplant war, in der Folge aber "zur wintersportlichen Metropole der französischen Gesellschaft von Geld, Kunst, Literatur, Musik, Film und Politik" avancierte, besondere Beachtung.[2])

Eine detailliertere Darstellung der Planung und Realisierung von Courchevel-1850, mit dessen Bau man 1946 begann, erfolgt im 2. TEIL der vorliegenden Arbeit. Hier sollen aber bereits einige Hauptmerkmale seiner Entstehung

---

1) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Colloque sur les problèmes de crêation de stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 23.
2) Wagner F.A., "Die Urlaubswelt von morgen", Düsseldorf-Köln, 1970, S. 102.

Abb. 5 Schematisierte Siedlungsstruktur von Courchevel - 1850

● zentraler Pistenauslauf und Abfahrtsort der Bahnen und Lifte

----▸ Skipisten

und seiner heutigen Struktur festgehalten werden (vgl. Abb. 5):

- Die Verantwortung für das Projekt (Zufahrt, Parzellierung und touristische Spezialverkehrsmittel) trug - und dies ist neu in der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes - erstmals die öffentliche Hand, und zwar das "Département" "Savoie". Dieses war schon Besitzer grösserer Landstücke in jenem Gebiet, das der Beauftragte des "Département", Maurice MICHAUD, der nachmalige Direktor des "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne"[1]) als Standort für Courchevel-1850 vorgeschlagen hatte. Um der "Integration des Skigebietes in das zu schaffende neue Siedlungsgebiet" vollends nachleben und der Bodenspekulation vorbeugen zu können, erwarb das "Département" sämtlichen ihm angebotenen, unerschlossenen Boden, der sich in den Händen von Privatpersonen befand.[2])
- Neben MICHAUD taucht mit der Entstehung von Courchevel-1850 noch der Name eines andern Mannes auf, dem wir im weiteren Verlauf der vorliegenden Untersuchung noch mehrmals begegnen werden. Es handelt sich um Laurent CHAPPIS, den das "Département" "Savoie" zum Leiter eines Beraterteams berief, das für die Siedlungs- und Quartierpläne sowie als eigentlicher Gestaltungsbeauftragter für die Siedlungsgesamtheit verantwortlich zeichnete. Der von der öffentlichen Hand infrastrukturell ausgerüstete Boden wurde nämlich an private Interessenten verkauft, die sich bei der Realisierung ihrer Bauvorhaben an ganz bestimmte Richtlinien halten mussten, die CHAPPIS und sein Team aufgestellt hatten.
- Es war eine der Prämissen des Siedlungsplanes, dass jedes Haus in Courchevel-1850 sowohl mit dem Auto wie mit den Skis erreichbar sein sollte. Hiervon rührt das typische Siedlungsbild entlang eines mehrere Kilometer langen Strassennetzes. Eine solche Anordnung erschwerte - wie sich später herausstellte - die Schaffung eines Ortszentrums und provoziert heute geradezu den Gebrauch des PW innerhalb des touristischen Siedlungsgebietes.
- Mit Courchevel-1850 verbindet sich aber auch der Wegfall der bisherigen traditionellen Bauweise des Giebeldach-Chalets und des Hotels kleiner Dimensionierung. CHAPPIS und seine Leute begründeten mit einem kubusähnlichen "Flachdach"-Holzfassaden-Stil für kleinere wie für Hotel-Bauten eine neue Gebirgsarchitektur-"Schule".

214 Der Zeitraum: Ca. 1960 bis Gegenwart

Die Entwicklung während dieser Epoche wird im 2. und 3. TEIL unserer Arbeit einer besonders eingehenden Analyse und Würdigung unterzogen, haben sich doch seit ca. 1960 eine eigentliche, vom Staat explizit formulierte touristische Erschliessungspolitik für das Berggebiet und entsprechende planungstheoretische Ansätze ganz spezieller Prägung und Eigenart herauskristallisiert.

---

1) siehe S. 113 ff.
2) Cumin G., "Les stations intégrées", in: Urbanisme, no 116, Paris 1970, S. 50.

Aus den Vorbereitungsarbeiten zum IV. Plan (1960 - 1965) wird erstmals eine stärkere staatliche Aktivität im Bereich der touristischen Angebotsgestaltung im französischen Berggebiet offenkundig. Diese sich anbahnende, hier nur in ihren Grundzügen zu skizzierende Staatsintervention leitet sich wohl aus dem Umstand ab, dass das "touristische Wettrüsten" in den übrigen Alpenländern (Italien, Oesterreich und Schweiz) nach dem Zweiten Weltkrieg unvermindert andauerte und sich Frankreich deshalb erneut der Gefahr ausgesetzt sah, endgültig aus dem Konkurrenzkampf um den internationalen Gast geworfen zu werden - ein Risiko, das sich eigentlich seit 1946 immer deutlicher manifestiert hatte.

Zur Hauptsache unter Führung des "Commissariat Général au Tourisme"[1] wurden während des IV. Planes:

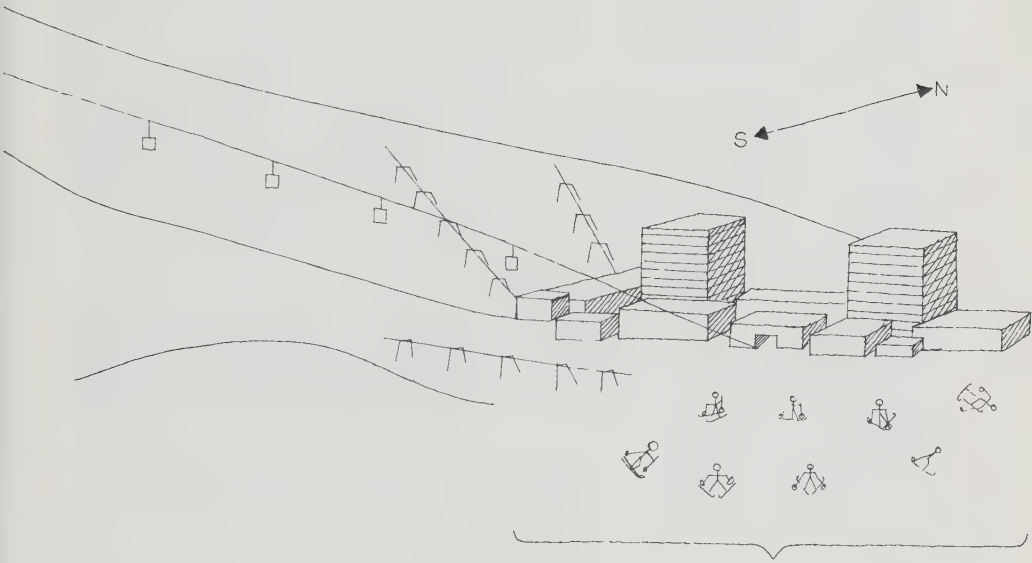
- Studien über die weiteren touristischen Erschliessungsmöglichkeiten im französischen Berggebiet, aber auch Entwicklungs- und Situationsanalysen über die Gebirgsfremdenverkehrsorte in der Schweiz und in Oesterreich in Auftrag gegeben;
- spezielle Eignungs-Untersuchungen des gesamten Skigebietspotentials Frankreichs vorgenommen;
- durch Dekret vom 10.8.1964 eine "Commission Interministérielle pour l'Aménagement Touristique de la Montagne" und ein spezieller "Service d'Etude" unter der Leitung von Maurice MICHAUD ins Leben gerufen;[2]
- ein touristischer Ausbauplan mit Prioritäten festgelegt und
- vermehrt öffentliche Gelder für die touristische Erschliessung im Berggebiet durch Staat und die "Départements" bereitgestellt.

Als erstes Ergebnis dieser mit dem IV. Plan eingeleiteten Zeit "systematischer Studienarbeit und Planung"[3] ist wohl La Plagne (ca. 2'000 m ü.M.) zu betrachten; ein Wintersportzentrum, mit dessen Bau man 1962 begann, und das durch eine private Promotor-Gesellschaft geplant und auch in allen Teilen (Unterkünfte, touristische Spezialverkehrsmittel, übrige Kurortseinrichtungen) realisiert wurde. Fast sämtliche Gebäude sind durch Galerien miteinander verbunden, was diesem 700 bis 800 m langen, heute ca. 5'000 Betten umfassenden Siedlungsgebilde auch die Bezeichnung "mono-bloc" eingetragen hat, und CUMIN wie EDELMANN dazu verleitete, einen Aufenthalt in dieser Siedlung mit einer Kreuzfahrt auf hoher See zu vergleichen.[4] La Plagne gilt als erster Gebirgsfremdenverkehrsort Frankreichs, wo die Verwendung des Autos überflüssig geworden ist. Die auf der Südseite des

---

1) vgl. S. 107 ff.
2) vgl. S. 113 ff.
3) Lavaud B., a.a.O., S. 23.
4) - Cumin G., "Les stations intégrées", in: Urbanisme, no 116, Paris, S. 51.
   - Edelmann K., "Wintersporttourismus in Frankreich", Referat am 8. Seminar für Fremdenverkehrsfachleute, 21.-28. Januar 1971, Ramsau am Dachstein.

Abb. 6 Schematisierte Siedlungsstruktur von La Plagne



zusammenhängenden Gebäudekomplexes untergebrachten Gästeunterkünfte gewähren alle freien Blick auf die Skipisten, die alle in Richtung Siedlung auslaufen und vor deren Eingängen Halt machen (vgl. Abb. 6).

Nach La Plagne sind bis heute zahlreiche weitere Wintersportzentren ähnlicher oder modifizierter Siedlungsstruktur und nach gleichen oder teils auch abweichenden Realisierungsprinzipien wie dieses erste Abbild einer neuen touristischen Erschliessungspolitik für das französische Berggebiet entstanden oder befinden sich noch in der Planungsphase, wie z.B. Les Arcs, Avoriaz, Le Corbier, Les Menuires, Super-Tignes, Val Thorens (in den Nordalpen); Isola-2000, Pra-Loup, Superdévoluy (in den Südalpen) usw.

Wiederum wollen wir einige gemeinsame und charakterisierende Merkmale der aus der gegenwärtigen touristischen Entwicklungsphase des französischen Berggebietes entstammenden neuen Orte festhalten:

- Verantwortung für Planung und Realisierung des gesamten Wintersportzentrums (Beherbergungsangebot, touristische Spezialverkehrsmittel, übrige Kurortseinrichtungen, Dienstleistungen usw.) liegen bei einem einzigen Projektleiter (wofür sich die Bezeichnung "Promotor" eingebürgert hat). Die einzelnen Ausbauetappen vor allem der Endausbau, basierend auf dem Potential des dazugehörigen Skigebietes sind dabei zum vornherein fixiert worden.
- Vielleicht schon innerhalb eines Dezenniums präsentiert sich der aus dem Nichts entstandene, allein auf den Winter- und speziell den Skisport ausgerichtete Fremdenverkehrsort als komplett funktionierende Einheit. Die Möglichkeit einer touristischen Sommernutzung scheint überhaupt nicht in die Ueberlegungen der ersten Aufbaujahre hineinzuspielen; ihr wird - aus den jetzigen Neuerschliessungen zu folgern - höchstens bei guten gleichzeitigen Voraussetzungen für den Sommerskilauf ein gewisses Interesse entgegengebracht.[1])
- Die Beziehungen Berggemeinde zu den abgetrennt vom traditionellen Siedlungsgebiet, in 1'600 bis 2'000 m ü.M. gelegenen Wintersportzentren werden durch einen sog. Konzessionsvertrag geregelt (der im 2. TEIL noch eingehender zu behandeln ist). Ursprüngliches Dorf und neuer im Alpweidengebiet entstehender Wintersportort entwickeln sich völlig unabhängig voneinander.
- Diese Wintersportsiedlungen befinden sich in der Regel konzentriert im Schwerpunkt der auslaufenden Skipisten. Aus platzsparenden Gründen wird

---

1) Es sei an dieser Stelle der Vermerk angebracht, dass die gegenwärtigen grossen, ebenfalls durch den Staat geförderten Bestrebungen zum touristischen Ausbau neuer Küstengebiete am Mittelmeer und Atlantik ("Languedoc-Roussillon" und "Aquitaine") - nach übrigens ähnlichen Realisierungsprinzipien wie neuerdings im Berggebiet - auf eine, wenn auch bisher nicht ausdrücklich formulierte bewusste Zweiteilung des touristischen Angebotes in Frankreich hindeuten: Spezialisierung auf den Wintertourismus im Berggebiet; Sommertourismus an den Meeresstränden.

in die Höhe gebaut; die Gästeunterkünfte, die anstelle von Hotels vorwiegend aus Eigentumswohnungen bestehen, sind so angeordnet, dass ihre Besonnung optimal ist und ihre Fenster einen Ueberblick auf das vor der Haustüre beginnende Skigebiet gewähren.

- Zentrum und Treffpunkt am Tag bildet die sog. "grenouillère" - ein flach auslaufender Platz vor den in grossen Wohneinheiten zusammengefassten Gästeunterkünften, wo sämtliche Pisten ausmünden, wo sich die Abfahrtsstellen der Bahnen und Skilifte befinden, und wo die Skischulen ihre Sammelplätze und Uebungsfelder haben. Für CUMIN hat die "grenouillère" (wörtlich übersetzt: der Froschteich!) eine ähnliche soziale Funktion wie der Strand am Meer.[1] Sie bildet den Treffpunkt der Skifahrer während des ganzen Tages. Hierher kommen auch die Nicht-Skifahrer, um die Sportler zu bewundern.

22 Typologie der Fremdenverkehrsorte im französischen Berggebiet

In Abb. 7 ist versucht worden, die einzelnen Typen von Gebirgsfremdenverkehrsorten, wie wir sie unter 21 charakterisiert haben, in einem Gesamtüberblick mit der dieser Arbeit zugrunde gelegten Terminologie darzustellen. Unter einer Typologie sei im folgenden ein systematisches Ordnen der einzelnen touristischen Orte nach gemeinsamen Merkmalen verstanden. Wir möchten auch betonen, dass keine Typologie von Fremdenverkehrsorten bis in alle Teile werturteilsfrei sein kann, denn in irgend einem Bereich präsentiert sich jedes touristische Zentrum als Mischtyp. Wenn somit eine eindeutige Zuordnung in gewissen Fällen schwierig ist, vermag ein solcher Typenkatalog vor allem die Problemübersicht zu erleichtern und er erweist sich als wertvolles Arbeitsinstrument jeder Strukturanalyse.

Die in der französischen Literatur anzutreffenden Typologien beruhen auf den verschiedensten Kriterien (wie z.B. Entstehungszeitraum, Wechselbeziehungen bestehende traditionelle Siedlung - touristisches Zentrum, Art des Entwicklungsprozesses, geographische Kriterien, planerische und architektonische Besonderheiten, technische und finanzielle Aspekte der Realisierung, Gästestruktur usw.).[2] Bei unserem Typologie-Versuch der französischen Gebirgsfremdenverkehrsorte haben wir uns - und insofern sind die Ausführungen unter 21 als Grundlage anzusehen - grundsätzlich von den drei Hauptunterscheidungskriterien

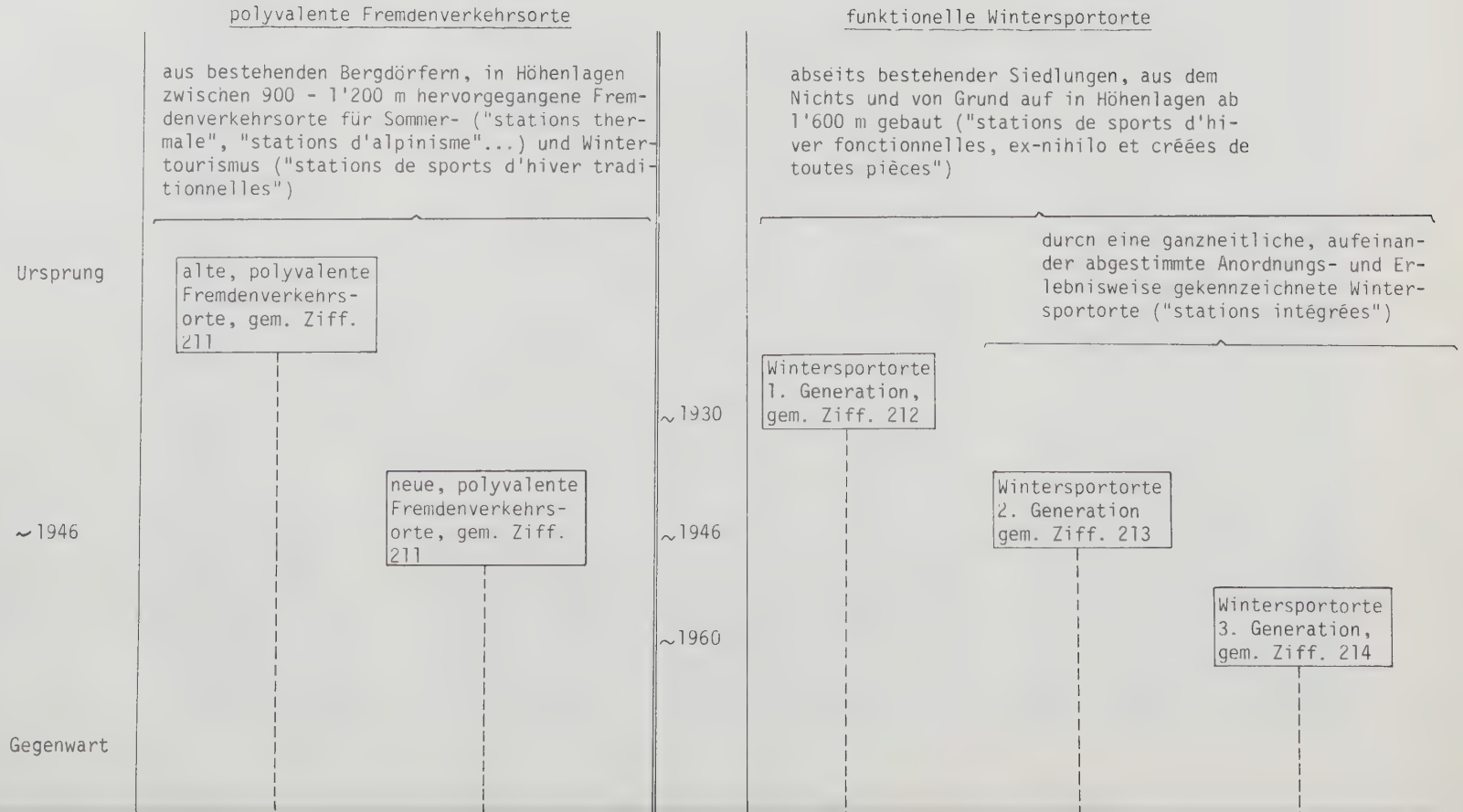
- Zeitpunkt der Entstehung
- Lage und Siedlungsstruktur
- Realisierungsprinzipien

leiten lassen.

1) Cumin G., "Les stations intégrées", in: Urbanisme, no 116, Paris, S. 51.
2) - Cognat B., a.a.O., S. 17.
   - Perrin H., a.a.O., S. 20 ff.
   - Préau P., "Typologie des stations de sports d'hiver", in: Economie et Prospective de la Montagne, no 13, Voiron, 1968, S. 2 ff.
   - Lavaud B., a.a.O., S. 23 ff.

Abb. 7

Typologie der Fremdenverkehrsorte im französischen Berggebiet



Erläuterungen zu Abb. 7

- Polyvalente Fremdenverkehrsorte: Wir erwähnten schon weiter oben, dass die Entwicklung und das Aufkommen dieses Typs von Gebirgsfremdenverkehrsorten nicht mit den ersten Realisierungen funktioneller Wintersportorte (um ca. 1930) jäh abgebrochen wurde. Es sei aber daran erinnert, dass die z.B. nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die heutige Zeit nach den gleichen wie unter 211 skizzierten Prinzipien entstandenen touristischen Orte nurmehr sekundäre Bedeutung erhalten haben, und sich die ab ca. 1960 bei der touristischen Erschliessung des Berggebietes einsetzende Staatsintervention wie auch die touristische Planungstheorie zur Hauptsache auf die funktionellen Wintersportorte gemäss Ziff. 213 - 214 ausrichteten. Jene polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte, die heute ebenfalls fast ausnahmslos ein reichhaltiges Angebot für den Wintertourismus aufweisen, und die ihre Entwicklung seit Beginn der 50er Jahre zur Hauptsache dieser Tourismusart verdanken, werden wir im Rahmen unserer Arbeit als Wintersportorte traditioneller Art bezeichnen. Dabei nennen wir diejenigen, deren Anfänge auf die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg zurückgehen, alte Wintersportorte traditioneller Art und diejenigen, die in der Nachkriegszeit entstanden, neue Wintersportorte traditioneller Art.

- Funktionelle Wintersportorte: Gemäss ihrer zeitlichen Entstehung (siehe Abb. 7) hat es sich in der französischen Terminologie eingebürgert, von Wintersportorten der 1. bis 3. Generation zu sprechen. Die Wintersportorte der 2. und 3. Generation, die durch eine ganzheitliche, aufeinander abgestimmte Anordnungs- und Erlebnisweise und besondere Realisierungsprinzipien gekennzeichnet sind, werden im französischen Sprachgebrauch auch meist als sog. "stations intégrées" umschrieben.

Tabelle 1 und Abb. 8 bezwecken, ausgehend von der Typologie entsprechend Abb. 7, die Anteile der einzelnen Typen von Fremdenverkehrsorten und ihre Verteilung auf die einzelnen Gebirgszonen aufzuzeigen. Dabei beschränken wir uns mit einer Ausnahme (Pra-Loup) auf die Darstellung der im "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver" vertretenen Mitgliedsorte.[1] Aus Tabelle 1, die gleichzeitig die Planlegende für Abb. 8 bildet, ist ersichtlich, welchem Typ - polyvalenter Fremdenverkehrsort, funktioneller Wintersportort 1., 2. oder 3. Generation - die heute bedeutendsten Gebirgsfremdenverkehrsorte Frankreichs aufgrund ihrer spezifischen Merkmale unseres Erachtens zuzuordnen wären.

Erläuterungen zu Tabelle 1

- Alpen
Von den insgesamt 48 Gebirgsfremdenverkehrsorten mit gewisser Bedeutung haben deren 29 oder ca. 63 % (Nordalpen: 25; Südalpen: 5) polyvalenten Charakter (entstanden aus traditionellen Bergdörfern; touristisches Angebot für Sommer- und Wintersaison) und 19 oder ca. 37 % (Nordalpen: 12; Südalpen: 6) gehören zum Typ des funktionellen Wintersportortes (entstanden abseits bestehender traditioneller Siedlungen, mit gezielter, schwergewichtiger Ausrichtung auf den Wintertourismus). Die funktionel-

1) vgl. S. 49.

Tabelle 1 Die bedeutendsten Fremdenverkehrsorte im französischen Berggebiet; Zuordnung zu den einzelnen Typen: polyvalenter Gebirgsfremdenverkehrsort traditioneller Art, funktioneller Wintersportort 1., 2. und 3. Generation

Nr. in Abb. 8	Gebirgszone	Höhenlage des touristischen Siedlungszentrums[1] m	Typ	touristische Nutzung im Sommer
	Nordalpen: "Haute-Savoie" und Savoie"			
1	Arèches-Beaufort	1'080	polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Höhenkurort
2	N.D. de Bellecombe-Crest-Voland	1'230	"	intensiv; Alpinismus
3	Bourg-Les Arcs	1'600	funktioneller Wintersportort, 3. Generation	sekundär
4	Les Carroz d'Araches	1'150	polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Höhenkurort
5	Chamonix	1'035	"	intensiv; Alpinismus, Sommerski
6	La Chapelle d'Abondance	1'010	"	intensiv; Höhenkurort
7	Châtel	1'200	"	intensiv; Alpinismus
8	La Clusaz	1'100	"	intensiv; Alpinismus
9	Combloux	980	"	intensiv; Höhenkurort
10	Les Contamines	1'164	"	intensiv; Alpinismus
11	Cordon	900	"	intensiv; Höhenkurort
12	Courchevel	1'850	funktioneller Wintersportort, 2. Generation	sekundär
13	Flaine	1'600	" 3. Generation	sekundär
14	Flumet-Praz-sur-Arly	1'036	polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Höhenkurort
15	Les Gets	1'172	"	intensiv; Alpinismus
16	Le Grand Bornand	950	"	intensiv; Höhenkurort
17	Les Houches	1'008	"	intensiv; Höhenkurort
18	Megève	1'100	"	intensiv; Hohenkurort
19	Les Ménuires-Belleville	1'800	funktioneller Wintersportort, 3. Generation	sekundär
20	Méribel	1'550	" 2. Generation	sekundär
	1) bei mehr als einem Hauptzentrum des Beherbergungsangebotes erfolgt die Höhenangabe des höchstgelegenen.			
21	Morzine-Avoriaz	1000/1800	polyvalenter Fremdenverkehrsort funktioneller Wintersportort, 3. Generation	intensiv; Höhenkurort/ sekundär
22	La Plagne	2'100	" 3. Generation	sekundär
23	Pralognan-la Vanoise	1'410	polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Alpinismus
24	Saint-Gervais	900	"	intensiv; Höhenkurort
25	Samoens	720	"	intensiv; Höhenkurort
26	Saint-François-Longchamp	1'200	"	intensiv; Höhenkurort
27	Tignes	2'100	funktioneller Wintersportort, 3. Generation	sekundär-intensiv; Sommerskizentrum
28	Val Cenis	1'450	polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Hohenkurort
29	Val d'Isère	1'850	funktioneller Wintersportort, 1. Generation	sekundär-intensiv; Sommerskizentrum
30	Valloire	1'430	polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Alpinismus
		Total	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 22[1] funktionelle Wintersportorte 1. Generation : 1 2. Generation : 2 3. Generation : 6	
	Nordalpen: "Isère"			
31	Alpe d'Huez	1'860	funktioneller Wintersportort, 1. Generation	sekundär
32	Autrans	1'050	polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Höhenkurort
33	Chamrousse	1'750	funktioneller Wintersportort, 2. Generation	sekundär
34	Les Deux-Alpes	1'650	" 2. Generation	sekundär
35	St Pierre-de-Chartreuse	900	polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Höhenkurort
36	Villard-de-Lans	1'100	"	intensiv; Höhenkurort
		Total	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 3 funktionelle Wintersportorte 1. Generation : 1 2. Generation : 2 3. Generation : -	
		Total Nordalpen:	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 25 funktionelle Wintersportorte 1. Generation : 2 2. Generation : 4	

1) Morzine und Avoriaz werden getrennt betrachtet.

	Südalpen				
37	Auron	1'602		funktioneller Wintersportort, 1. Generation	sekundär
38	La Colmiane-Valdeblore	1'500		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Hohenkurort
39	La Foux d'Allos	1'800		funktioneller Wintersportort, 2. Generation	sekundär
40	Montgenèvre	1'860		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Alpinismus
41	Orcières-Merlette	1'820		funktioneller Wintersportort, 3. Generation	sekundär
42	Pra-Loup	1'613		" 3. Generation	sekundär
43	Le Sauze	1'400		" 2. Generation	sekundär
44	Serre-Chevalier	1'500		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Alpinismus
45	Superdévoluy	1'500		funktioneller Wintersportort, 3. Generation	sekundär
46	Valberg	1'650		" 1. Generation	intensiv; Alpinismus
47	Vars	1'850		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Hohenkurort
			Total	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 4	
				funktionelle Wintersportorte	
				1. Generation : 2	
				2. Generation : 2	
				3. Generation : 3	
			Total Alpen:	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 29	
				funktionelle Wintersportorte	
				1. Generation : 4	
				2. Generation : 6	
				3. Generation : 9	
	Pyrenaen				
48	Ax-les-Thermes	720		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Heilbad
49	Barèges	1'250		"	intensiv; Heilbad; Alpinismus
50	Cauterets-Lys	950		"	intensiv; Heilbad
51	Font-Romeu	1'800		"	intensiv; Alpinismus
52	Gourette-Eaux-Bonnes	1'400		"	intensiv; Heilbad
53	La Mongie	1'800		funktioneller Wintersportort, 3. Generation	sekundär
54	St Lary-Soulan	1'700		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Honenkurort
55	Superbagnères	1'800		funktioneller Wintersportort, 1. Generation	sekundär
			Total	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 6	
				funktionelle Wintersportorte	
				1. Generation : 1	
				2. Generation : -	
				3. Generation : 1	
	Zentralmassiv				
56	Le Mont-Dore	1'050		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Heilbad; Alpinismus
57	Super-Besse	1'350		"	intensiv; Höhenkurort
58	Super-Lioran	1'160		"	intensiv; Hohenkurort
			Total	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 3	
	Jura				
59	Métabief	1'000		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Hohenkurort
60	Les Rousses	1'120		"	intensiv; Hohenkurort
			Total	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 2	
	Vogesen				
61	La Bresse	630		polyvalenter Fremdenverkehrsort	intensiv; Hohenkurort
62	Gérardmer	660		"	intensiv; Hohenkurort
			Total	polyvalente Fremdenverkehrsorte: 2	

len Wintersportorte 1., 2. und 3. Generation liegen alle in Höhen zwischen 1'550 bis 2'100 m. La Plagne und die zu Tignes gehörenden Zentren (Lac de Tignes und Val Claret) sind mit ca. 2'100 m ü.M. überhaupt bis heute die höchst gelegenen Gebirgsfremdenverkehrsorte Frankreichs.

- übrige Gebirgszonen
  Allein schon aus der Anzahl der Gebirgsfremdenverkehrsorte mit gewisser Bedeutung (Pyrenäen: 8; Zentralmassiv: 3; Jura und Vogesen: je 2) kommt, im Vergleich zu den Alpen, die weitaus geringere touristische Relevanz des übrigen Berggebietes Frankreichs zum Ausdruck. Mit zwei Ausnahmen (La Mongie und Superbagnères in den Pyrenäen) handelt es sich im heutigen Erschliessungsstadium um polyvalente Fremdenverkehrsorte.

23 Besondere Arten von Wintersportorten

Der Begriff des Wintersportortes ("stations de sports d'hiver") ist im französischen Sprachgebrauch heute noch ebenso unklar bzw. findet ebenso vieldeutige Verwendung wie im deutschen Sprachbereich.

An einem 1967 in Grenoble abgehaltenen Symposium für Fremdenverkehrsfachleute umschrieb man den Wintersportort als Gesamtheit von Einrichtungen und Menschen, die zur Befriedigung der Bedürfnisse der Skifahrer organisiert sind.[1] Auffallend ist dabei vor allem die auch andererorts festzustellende faktische Gleichsetzung des Wintersportes mit Skisport, als ob der Wintersport nicht auch andere Aktivitäten (z.B. Schlittschuhlaufen, Schlittenfahren, Curling usw.) beinhalten könnte. In ähnlicher Weise versteht ebenfalls PERRIN unter einem Wintersportort eine Kombination von Skisportanlagen (Touristische Spezialverkehrsmittel und Skipisten) sowie entsprechende Beherbergungsmöglichkeiten für den Skifahrer.[2] Diese - wie uns scheint - vor allem auf die funktionellen Wintersportorte der 3. Generation zugeschnittene Begriffsumschreibung verdeutlicht zusätzlich, dass Siedlungsraum und Aktivitätsraum als konstitutive Elemente eines Wintersportortes aufzufassen sind. Unseres Erachtens ist dies zweifellos richtig, wenn auch vor allem in den Wintersportorten traditioneller Art die klare Bestimmung des zum jeweiligen Siedlungsraum gehörenden Skigebietes erhebliche Schwierigkeiten bereiten dürfte. Wie wir noch im 2. TEIL sehen werden, bildet nach der heute für die Wintersportorte der 3. Generation geltenden Planungspraxis das klar determinierte und abgegrenzte, erschliessbare Skigebiet Ausgangsbasis jeder weiteren Planung für die übrigen touristischen Angebotselemente eines Wintersportortes, so speziell des dazugehörenden Unterkunftspotentials. Die Planungssituation ist also anders, als z.B. in den Wintersportorten traditioneller Art, wo meist die nicht oder nur gering steuerbare Entwicklung des Siedlungsgebietes eine ständige Erweiterung des Skigebietes nach sich zieht. In der Definition von PERRIN fehlt aber offensichtlich ein weiteres konstitutives Element jeden Wintersportortes, das selbst jene der 3. Generation (für die eine alleinige Spezialisierung des Angebotes auf die Bedürfnisse des Skifahrers noch zu-

1) Perrin H., a.a.O., S. 19.
2) ebenda S. 20.

treffend erscheinen mag) auszeichnet: nämlich Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen einerseits sowie weitere Anlagen für Sport und Spiel, zur Unterhaltung der Gäste und zu deren Betreuung andererseits (wobei für die zweite Kategorie üblicherweise der Sammelbegriff Kurortseinrichtungen Verwendung findet). Wenn auch namentlich in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation das erschlossene Skigebiet zentrales Element der touristischen Suprastruktur darstellt, so deuten die Bemühungen selbst dort darauf hin, dass man, weniger mit einem jede Kategorie von Gästen ansprechenden, vollumfänglichen Kurortseinrichtungsangebot im Stile der Wintersportorte traditioneller Art, als vielmehr mit einigen komplementären Spezialitäten (wie z.B. geheiztes Freiluftschwimmbad im Winter, Kulturzentrum, Nachtlokale usw.) zusätzliche Attraktivität zu schaffen versucht.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit verwenden wir für alle jene Gebirgsfremdenverkehrsorte die Bezeichnung Wintersportort (traditioneller oder funktioneller Art), sofern die drei unseres Erachtens relevanten konstitutiven Elemente
- erschlossenes Skigebiet
- Beherbergungsangebot
- Versorgungs-, Dienstleistungs- und übrige Kurortseinrichtungen
nachweisbar sind.

Je nach der Grösse und Ausdehnung der konstitutiven Elemente, der festzustellenden Gästestruktur (Herkunft, soziale Schichtung, Aufenthaltsdauer), Lage (z.B. Distanzen zu Ballungsräumen) usw. lassen sich einige Sonderkategorien ableiten. Dabei ist vorauszuschicken, dass die Grenzen zwischen diesen einzelnen Arten vor allem im Zeitablauf je nach Stand der Entwicklung fliessend sind: z.B. ein vor 10 Jahren noch kleiner Wintersportort von nur regionaler Bedeutung erlangte inzwischen internationalen Ruf; oder: ein einst mondäner Wintersportort spielt nurmehr eine zweitrangige Rolle; oder: es gibt nicht nur gutbürgerliche Wintersportorte für den "Papa" auf der einen Seite und mondäne, funktionelle Wintersportorte der 3. Generation für die "Jet-Set"-Kader-Kundschaft aus Paris usw.

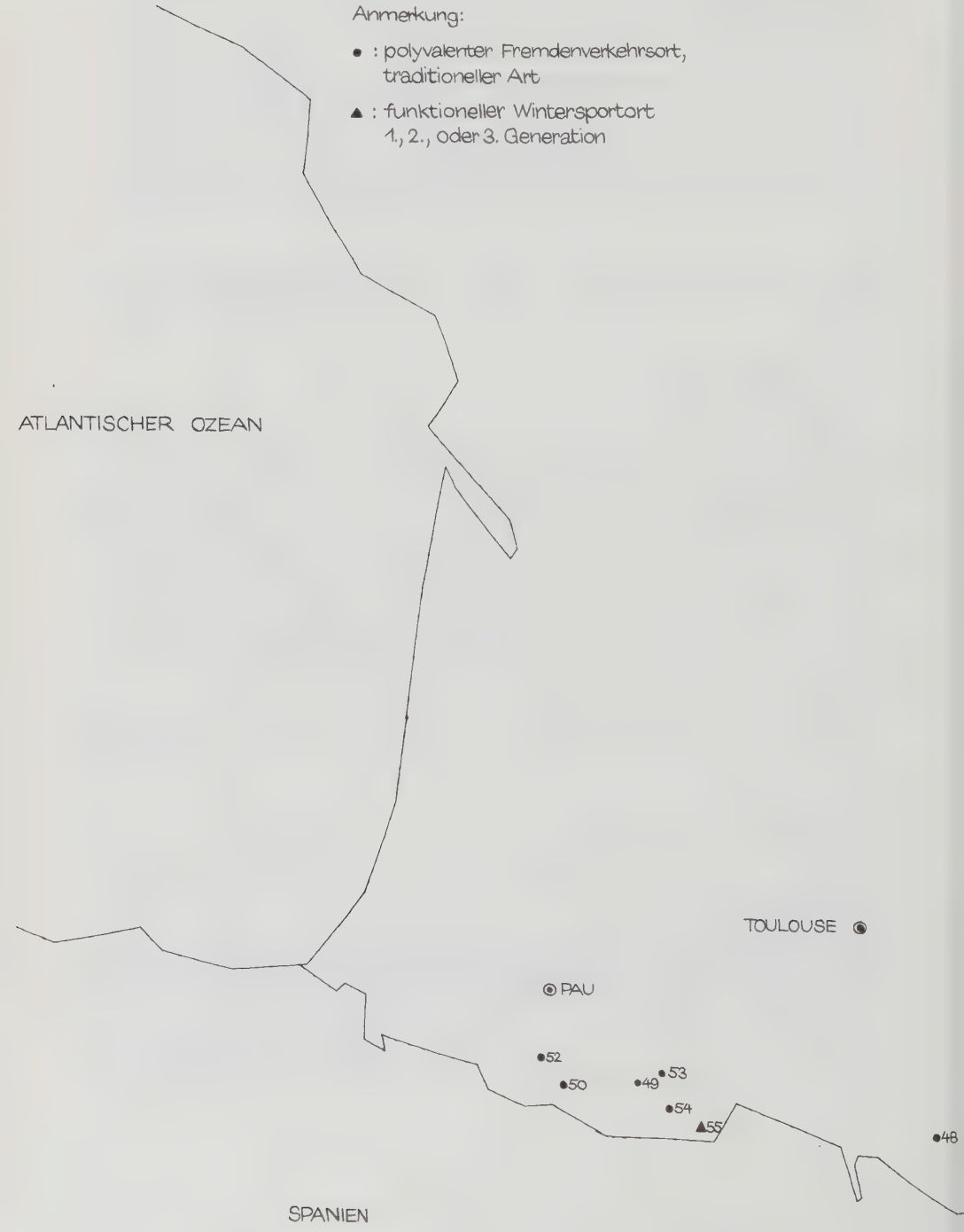
In bezug auf die Grösse und den Entwicklungsstand wollen wir drei Kategorien von Wintersportorten (traditioneller und funktioneller Art) auseinanderhalten:

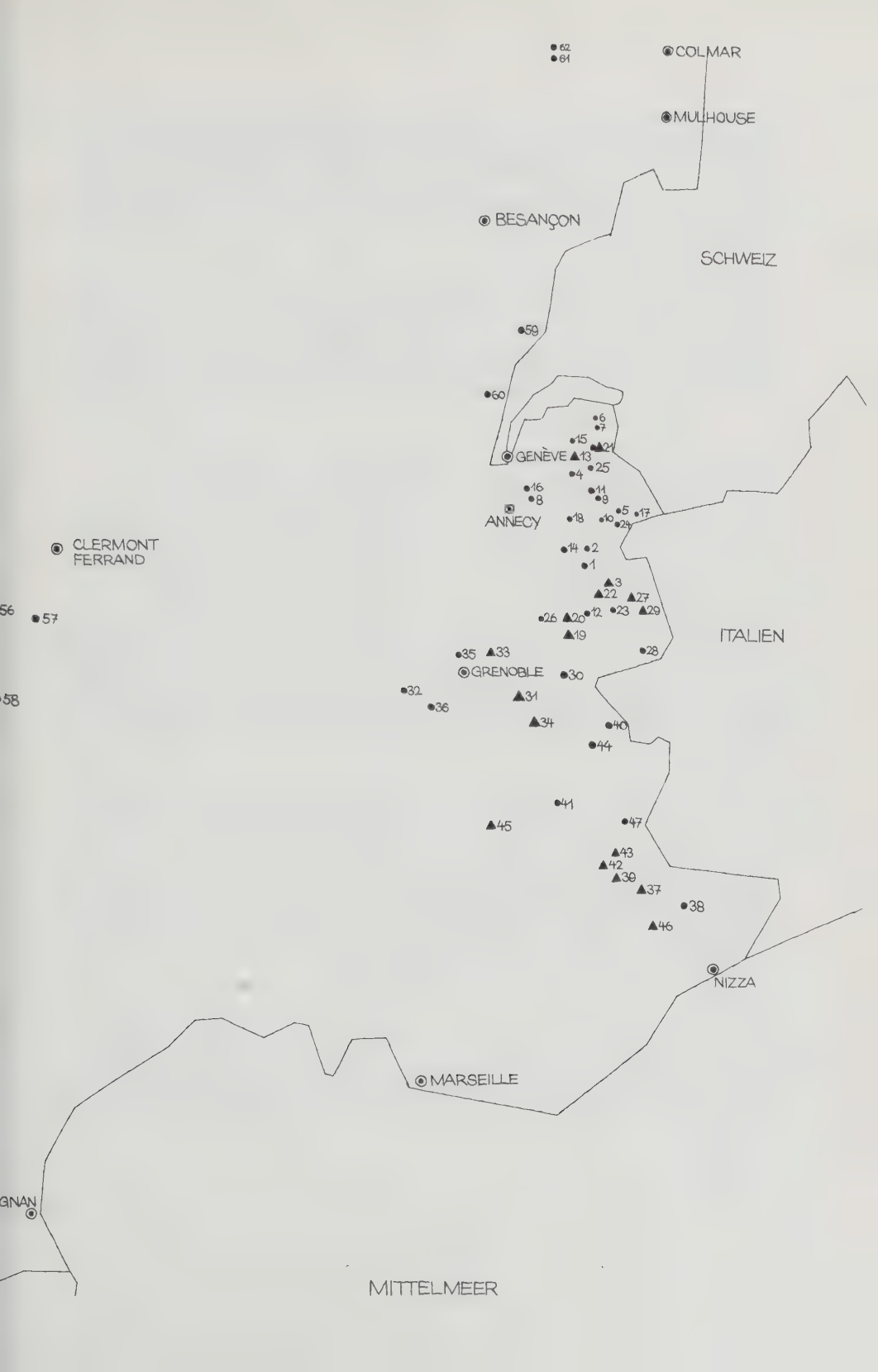
- die grossen Wintersportorte
- die Wintersportorte mittlerer Grösse
- die kleinen Wintersportorte oder jene in der ersten Entwicklungsphase.

Grosse Wintersportorte

Man bezeichnet sie in Frankreich in der Regel auch als "stations de la classe internationale". Als einige spezifische Merkmale könnten etwa angeführt werden: Vorhandensein von Hotels 1. und 2. Preisklasse, nachweisbar internationale Kundschaft, möglichst wenig Weekend- und Sozialtourismus, allgemein qualitativ hochstehendes Angebot. LAVAUD zählt zu dieser Kategorie vor allem: Alpe d'Huez (das aber seit Errichtung der Expresstrasse ab Grenoble für die Olympischen Spiele 1968 im Weekendverkehr zu ersticken

Abb. 8 Die Verteilung der wichtigsten Fremdenverkehrsorte auf die einzelnen Gebirgszonen (gemäss Tabelle 1)




62
61
COLMAR
MULHOUSE
BESANÇON
SCHWEIZ
59
60
6
7
15
21
GENÈVE
13
25
4
16
8
11
9
5
17
ANNECY
18
10
24
14
2
1
3
22
27
CLERMONT
FERRAND
56
57
26
20
12
23
29
19
ITALIEN
35
33
28
GRENOBLE
30
32
31
36
34
40
44
41
45
47
43
42
39
37
38
46
NIZZA
MARSEILLE
GNAN
MITTELMEER

droht), Les Arcs, Chamonix, Courchevel, Les Deux-Alpes, Flaine, Megève, Morzine-Avoriaz, La Plagne, Saint-Gervais, Tignes und Val d'Isère (in den Nordalpen); Vars (in den Südalpen) und La Mongie (in den Pyrenäen).[1] Es gilt zu beachten, dass immerhin 5 erst nach 1964 entstandene funktionelle Wintersportorte (Les Arcs, Avoriaz, Flaine, La Plagne und Tignes) bereits als international konkurrenzfähig taxiert werden.

Wintersportorte mittlerer Grösse

Unter diese Kategorie fallen die übrigen in Tabelle 1 aufgeführten Gebirgsfremdenverkehrsorte, die alle die unseres Erachtens relevanten konstitutiven Elemente für die Bezeichnung als Wintersportort aufweisen. Ihnen fehlen weitgehend (noch) die oben genannten spezifischen Merkmale in jener Ausprägung, die sie zur "station de la classe internationale" machen würden.

Kleine Wintersportorte oder jene in der ersten Entwicklungsphase

Sie wurden bislang nicht speziell angeführt und werden auch nicht eingehender Gegenstand unserer Darlegungen im weiteren Verlauf der Arbeit bilden. Zu dieser Kategorie, und zwar als Endzustand oder mögliche erste Entwicklungsstufe eines Wintersportortes traditioneller Art, wäre auch das sog. "ski de village" zu zählen. In Frankreich verwendet man diesen Ausdruck für jene Bergdörfer und -regionen, die mit einem bescheidenen, akzessorischen Angebot für den Wintertourismus (etwa 1 bis 2 einfache Pensionen und vielleicht 1 bis 2 Skilifts), das sich speziell an den Jugend- und Sozialtourismus richtet, ausgestattet sind. Typische Gebirgsregionen für das "ski de village" sind: "Chablais" (in den an den Genfersee anstossenden Voralpen der "Haute Savoie") und "Queyras" (an der italienischen Grenze der Südalpen). Die kleinen oder in der ersten Entwicklungsphase steckenden funktionellen Wintersportorte dagegen bezeichnet man in Frankreich oft als "centres de ski".

Hinsichtlich Gästestruktur einerseits sowie Lage andererseits möchten wir in unserer Arbeit schliesslich zwei weitere Sonderkategorien von Wintersportorten unterscheiden:

- Wintersportorte (funktioneller und traditioneller Art), die vorwiegend für Feriengäste bestimmt sind.
- Funktionelle Wintersportorte, die vorwiegend für kurzfristige Aufenthalter und den Weekendverkehr konzipiert wurden.

Wintersportorte mit vorwiegender Zweckbestimmung für den Feriengast ("stations de séjour")

Wenn auch fast sämtliche französischen Wintersportorte kleineren oder grösseren Weekendverkehr registrieren (meist wegen der grossen Distanzen allerdings nur aus dem lokalen und regionalen Einzugsbereich), gibt es dennoch eine ganze Anzahl, wo nach LAVAUD heute noch der Feriengast selbst am

1) Lavaud B., a.a.O., S. 26 f.

Wochenende dominierend ist, wie z.B. in Châtel, Les Contamines, Courchevel, Les Gets, Megève, Saint-Gervais, Val d'Isère sowie in den meisten Wintersportorten der 3. Generation (in den Nordalpen); Pra-Loup, Vars (in den Südalpen); Font-Romeu, La Mongie (in den Pyrenäen).[1]

Wintersportorte mit vorwiegender Zweckbestimmung für den Weekendverkehr ("stades de neige")

Hierzu sind jene Wintersportorte zu zählen, die von grösseren Ballungszentren aus in kürzeren Reisedistanzen erreichbar sind. Ihre Realisierung wird auch meist durch die direkt interessierten Städte im Einzugsbereich nachhaltig finanziell unterstützt. Das touristische Angebot ist vor allem auf den "Tagesbedarf" zugeschnitten (Anlagen für den Skisport und Verpflegungsmöglichkeiten, nur geringes Beherbergungsangebot). Eine zusätzliche Nutzung im Sommer erfolgt oft durch den Jugend- und Sozialtourismus (Sommerferien - Kolonien). Als typische Beispiele wären zu nennen:[2]

	nahegelegenes Ballungszentrum
Chamrousse	Grenoble
Gourette	Bordeau
Mourtis	Toulouse
Super-Besse	Clermont-Ferrand
Ballon d'Alsace	Belfort
Markstein	Mulhouse

Auf weitere Arten, vorwiegend aufgrund spezifischer Merkmale der Gästestruktur (z.B. mondäne Wintersportorte, Wintersportorte "für das Kader", gutbürgerliche, alte Wintersportorte, Wintersportorte für Familien, Wintersportorte des sportlichen "Jet-Set" von Paris, Wintersportorte für den Sozial- und Jugendtourismus) ist hier nicht näher einzutreten; sind es doch u.E. meist sehr willkürliche, subjektive Kategorienbildungen.[3]

Die für uns relevanten und oben näher erläuterten Kategorien haben wir zusammenfassend in Abb. 9 dargestellt.

Schliesslich muss noch eine spezielle, in Frankreich von amtlicher Seite gehandhabte Typologie der Wintersportorte Erwähnung finden. Es handelt sich dabei um eine offizielle Klassierung aufgrund bestimmter Kriterien der touristischen Ausrüstung. So kann ein Wintersportort das Prädikat "offiziell klassiert" ("station classée") erhalten, sofern bestimmte Anforderungen im Bereich des touristischen Angebotes erfüllt werden.[4]

---

1) Lavaud B., a.a.O., S. 24.
2) ebenda S. 25.
3) vgl. - ebenda, S. 23 ff.
- Cognat B., a.a.O., S. 17.
4) Perrin H., a.a.O., S. 23 ff.

Abb. 9

Besondere Arten von Wintersportorten

Kriterien \ Art	Wintersportorte	
	Wintersportorte traditioneller Art	funktionelle Wintersportorte
Dimensionierung und Entwicklungsstand	- grosse Wintersportorte ("stations de la classe internationale") - Wintersportorte mittlerer Grösse ("stations de la classe nationale", "stations d'intérêt régional et local") - kleine oder Wintersportorte in der ersten Entwicklungsphase ("ski de village")	- grosse Wintersportorte ("stations de la classe internationale") - Wintersportorte mittlerer Grösse ("stations de la classe nationale", "stations d'intérêt régional et local") - kleine oder Wintersportorte in der ersten Entwicklungsphase ("centres de ski")
Gästestruktur und Lage	- Wintersportorte mit vorwiegender Zweckbestimmung für den Feriengast ("stations de séjour")	- Wintersportorte mit vorwiegender Zweckbestimmung für den Feriengast ("stations de séjour") - Wintersportorte mit vorwiegender Zweckbestimmung für den Weekendverkehr ("stades de neige")

Mit einem solchen, in den übrigen Alpenländern nicht anzutreffenden Klassierungsprozedere erwachsen gemäss der in Frankreich geltenden Gesetzgebung einem Wintersportort spezifische Vorteile:

- Einmal gilt die Ernennung zur "station classée" als gewisses Qualitäts- und Markenzeichen des jeweiligen touristischen Angebotes (in den Werbeschriften wird denn auch diese spezielle Auszeichnung von den betreffenden Wintersportorten immer deutlich hervorgehoben).
- Lediglich die "station classée" ist ermächtigt, eine Kurtaxe und eine spezielle Abgabe (Höchstsatz: 5 % der Bruttoeinnahmen) von den Bahn- und Skilift-Gesellschaften mit gleichem Verwendungszweck wie die Kurtaxe zu erheben.
- In einer "station classée" sind Sondermassnahmen zum Schutze der Skipisten zulässig, indem die Skipisten zu Anlagen des öffentlichen Interesses erklärt werden können. Für die einzelnen Bodenbesitzer hat dies zur Folge,
  - . dass die freie Durchfahrt für die Skifahrer während der Wintersaison gewährleistet sein muss;
  - . dass keine die Ausübung des Skisportes einschränkenden Anlagen in den betreffenden Gebieten errichtet werden dürfen.

Eine allfällige bei der Gemeinde liegende Entschädigungspflicht für diese Servitute erwächst nur, wenn daraus für den Grundbesitzer ein direkter Schaden nachweisbar ist.

In Dekreten vom 28.5.1953 und 12.12.1955 sind die zur offiziellen Klassierung nötigen Erfordernisse (in bezug auf Höhenlage, Verkehrsverbindungen, Bettenkapazität in den Hotels, Gästebetreuung, Wasserversorgung, Kehricht- und Abwasserbeseitigung, ärztliche Betreuung und Rettungsdienst, Skipisten- und touristische Spezialverkehrsmittel sowie Skischule) genau umschrieben. Die angestrebte Klassierung aufgrund dieser Anforderungen erwies sich aber als grosser Misserfolg, waren doch zum Beispiel bis 1968 nur 3 Wintersportorte (Alpe d'Huez, Saint-Gervais und Val d'Isère sog. "stations classées").[1] Besonders die Bedingungen hinsichtlich Kehricht- und Abwasserbeseitigung blieben in den meisten übrigen Wintersportorten unerfüllt, was sie daran hinderte, ein entsprechendes Klassierungsgesuch zu stellen. Diese Situation bewog offensichtlich die Wintersportorte, sich in einer Vereinigung, dem "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver", zusammenzuschliessen und ein eigenes, offiziöses Klassierungsverfahren einzuführen. Das "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver" umfasst heute 50 Vollmitglieder und 11 assoziierte Mitglieder (vgl. Tabelle 1).[2] In der Folge und - wie es scheint - auch unter Druck dieses Wirtschaftsverbandes, der

---

1) ebenda, S. 55.
2) Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver, "Equipement des stations", Nr. 5, 1971.

Gemeinschaftswerbung für seine Mitglieder betreibt, Public Relations-Aktionen durchführt sowie die Interessen gegenüber der öffentlichen Hand wahrnimmt, wurde auch das offizielle Klassierungsprozedere durch ein Dekret vom 14.11.1968 neu geregelt, bzw. erleichtert. So waren anfangs 1971 sämtliche 50 Vollmitglieder des "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver" offiziell klassiert; allerdings mit der Auflage, dass die noch längst nicht überall ausreichenden Anforderungen spätestens bis 1974 erfüllt sein müssen.

3 Besondere Strukturmerkmale des Angebotes und der Nachfrage in den französischen Wintersportorten

31 Vorbemerkungen

Ueber die heutigen Verhältnisse im Bereich des gestalteten Angebotes und vor allem über die tatsächliche Nachfrageentwicklung (insbesondere die erzielten Ankünfte und Logiernächte), aufgeteilt nach den einzelnen französischen Wintersportorten, liefert das vorhandene, öffentlichen Zwecken dienende statistische Material sehr wenig Anhaltspunkte.

Es hätte aber selbst bei Vorliegen einschlägiger statistischer Grundlagen den Rahmen unserer Arbeit bei weitem gesprengt, sämtliche Wintersportorte einer eingehenden Bestandesaufnahme zu unterziehen. Namentlich gilt auch zu bedenken, dass der bisherige Nachfrageverlauf in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation, deren Anfänge bekanntlich erst auf 1964 zurückgehen, wohl kaum schon einen diesbezüglichen aussagekräftigen, allgemeinen Trend ableiten liesse. Wir mussten bei den Besichtigungen in den von uns ausgewählten Wintersportorten (zur Sommer- und Winterzeit) mehrmals die Feststellung machen, dass zwischen Angebot gemäss alljährlich publizierten Inventars des "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver"[1]), wie vor allem gemäss der Ortsprospekte und dem sich in Realität präsentierenden Angebot zum Teil erhebliche Diskrepanzen bestehen. In den Prospekten existieren nämlich oft schon durch Photomontage geschickt zur Scnau gestellte Angebotselemente, die aber - wie der Besucher mit Erstaunen zur Kenntnis nimmt - noch nirgends zu entdecken sind oder vielleicht erst in den ersten Bauphasen stecken.

Die uns speziell interessierende Entwicklung der erzielten Logiernächte einzelner Wintersportorte - sowohl im Winter wie im Sommer - war für uns trotz verschiedener Vorstösse nicht zugänglich. Die befragten Repräsentanten in den besuchten Orten stellten sich oft auf den Standpunkt, es selbst nicht genau zu wissen, nannten ab und zu kaum glaubwürdige Werte oder aber

1) Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver, "Equipement des stations", a.a.O.

verwiesen uns in dieser Angelegenheit an den statistischen Dienst des "Commissariat Général au Tourisme"[1] in Paris. Die von dieser staatlichen Stelle publizierte Fremdenverkehrsstatistik enthält lediglich, und zwar nicht aufgeteilt, sondern als Sammelwert für alle offiziell klassierten Wintersportorte, die pro Monat in den Hotelbetrieben registrierten Ankünfte und Logiernächte; und nicht etwa in absoluten sondern in indexierten Werten, was diese Statistik zu einer namentlich für den "Aussenstehenden" kaum verwendbaren Datenansammlung macht. (Das "Commissariat Général au Tourisme" in Paris riet uns denn auch seinerseits, sich über Einzelheiten bei den Repräsentanten der einzelnen Wintersportorte zu informieren!). Ueber die Frequenzen in den übrigen Unterkunftsformen, die - wie wir noch sehen werden - in den meisten Orten gemessen an der Hotellerie von grosser Bedeutung sind, fehlen in Frankreich (wie übrigens auch weitgehend noch in der Schweiz) jegliche statistische Angaben. Neben der monatlich veröffentlichten, erwähnten Fremdenverkehrsstatistik des "Commissariat Général au Tourisme" findet man schliesslich noch im statistischen Jahrbuch[2] eine Aufzeichnung der Hotel-Logiernächte in den offiziell klassierten Wintersportorten, erfasst pro Winterhalbjahr und ausgewiesen als Totalsummen der einzelnen "Départements" in den jeweiligen Gebirgszonen. Eine entsprechende Statistik für das Sommerhalbjahr wird dagegen nicht publiziert. Wohl enthält das statistische Jahrbuch eine Ganzjahresstatistik gegliedert nach "Départements"; die dort festgehaltenen Logiernächte beziehen sich aber nicht nur auf Hotelbetriebe in den Gebirgsfremdenverkehrsorten, sondern ebenso auf Hotels in Städten, Passantenorten, ausschliesslichen Sommersaison-Orten usw. in den nicht zum Berggebiet gehörenden Teilen der einzelnen "Départements". Eine Vergleichsmöglichkeit zwischen Frequenzen im Winterhalbjahr und Frequenzen im Sommerhalbjahr ist deshalb bei dieser summarischen Hotel-Logiernächte-Statistik nicht gegeben.

Diese Feststellungen sollten deutlich gemacht haben, dass für die vorliegende Arbeit relevante touristische Marktdaten ökoskopischer Art (Logiernächte, Ankünfte, Bettenbesetzung usw.) nur in sehr bescheidenem Masse veröffentlicht werden. Wenn auch die festzustellende, uns gegenüber gehandhabte allgemeine Zurückhaltung in bezug auf Aushändigung zusätzlicher, sog. "vertraulicher Erhebungen" (über deren Existenz namentlich Ende 1971 und anfangs 1972 in der französischen Presse Kurzmeldungen kursierten) vielleicht verständlich ist, so haben wir dennoch gute Gründe, zu vermuten, dass bis heute kaum wesentlich mehr aufgearbeitetes statistisches Material über die touristische Entwicklung im französischen Berggebiet vorhanden ist, als in der Tat auch der Oeffentlichkeit durch die erwähnten Quellen zugänglich gemacht wird. Selbst LAVAUD, der seine Arbeit in amtlicher Mission geschrieben hat, macht sogar keinen Hehl daraus, zu erwähnen, dass die bis heute zur Verfügung stehenden Unterlagen - selbst aus seiner Perspektive - noch sehr mangelhaft sind.[3] Harte Kritik übt in diesem Zusammen-

---

1) vgl. S. 143.
2) "Annuaire Statistique de la France", Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE).
3) Lavaud B., a.a.O., S. 6.

hang COGNAT, denn er zweifelt sogar selbst an der Glaubwürdigkeit der spärlich publizierten Marktdaten und spricht von einem nicht-neutralen statistischen Apparat, der die politischen Entscheidungen beeinflusst und vielleicht auch zu rechtfertigen sucht.[1] Zur Untermauerung seiner Vorwürfe erwähnt er eine festgestellte, höchst kuriose Situation, die aus Verlautbarungen seitens der politischen Behörden einerseits und vorgängig publizierten Forschungsergebnissen einer von der öffentlichen Hand unterstützten Untersuchung (EDEC, "Neige à Vendre", 1969) resultierte:[2]

- Nach einem Rechenschaftsbericht des "Secrétaire d'Etat au Tourisme" (er hat die Funktion eines eigentlichen "Fremdenverkehrs-Ministers") an den französischen Ministerrat vom 18.2.1970 soll das gesamte touristische Bettenangebot im gesamten französischen Wintersportgebiet 135'000 Gastbetten betragen haben.
- Die genannte Untersuchung erwähnt dagegen, dass bereits im Winterhalbjahr 1967/68

  1,15 Mio. Franzosen während der Weihnachtszeit,
  1,10 Mio. Franzosen während der Osterzeit und
  0,83 Mio. Franzosen Mitte Februar

  in den Winterurlaub gefahren sind.

Wie weit dieser krasse Widerspruch[3] nur auf das offensichtliche Fehlen verlässlicher Daten oder aber eben - in der Sprache COGNAT's - auf politisch motivierte Zahlenmanipulation zurückzuführen ist (um zum Beispiel ein möglichst grosses Plan-Soll neuer Gastbetten im Rahmen des VI. Plans glaubwürdig zu machen), kann aus unserer Warte nicht beantwortet werden.

Wenn EDELMANN die Ansicht vertritt, Frankreich besitze zur Zeit - im Vergleich zu den übrigen Alpenländern - die besten Kenntnisse über seinen Wintersportmarkt, so können wir uns diesem Urteil nur was den Bereich der demoskopischen Daten (Alter, Einkommen, Wohnverhältnisse, Meinungen und Wünsche der Wintersportgäste usw.) anbetrifft, anschliessen.[4] In der Tat sind in den letzten Jahren einige Marktuntersuchungen dieser Art in Frankreich durchgeführt worden; auf einige besonders aussagekräftige Ergebnisse werden wir noch unter Ziff. 33 zurückkommen.

---

1) "... Un appareil statistique non neutre oriente les décisions politiques" (Cognat B., a.a.O., S. 13).
2) ebenda S. 12.
3) Wo haben denn z.B. die 1,15 Mio. Franzosen, die während der Weihnachtszeit 1967/68 in den Winterurlaub gefahren sein sollen, Unterkünfte gefunden, wenn das gesamte Gastbettenangebot im französischen Wintersportgebiet selbst 1970 "nur" 135'000 Betten betragen haben soll? Selbst wenn 1 Mio. all dieser Winterurlauber ins Ausland gefahren wäre, (was als höchst utopische Annahme gelten muss) und schon 1967/68 135'000 Betten verfügbar gewesen wären, hätten immer noch 15'000 Franzosen kein Logis in den französischen Wintersportorten gehabt!
4) Edelmann K., a.a.O.

Auf ähnliche, wie von COGNAT geschilderte Abweichungen in grossem Ausmasse sind auch wir selbst bei der Aufarbeitung des statistischen Materials, das uns schliesslich zur Verfügung stand, gestossen. Wir waren dennoch - zusätzlich zu den bereits unter Ziff. 1 und 2 gemachten Ausführungen - bemüht, aus den nicht nur spärlichen, sondern eben auch widersprüchlichen Daten, die bisherige Entwicklung und die heutige Situation der touristischen Erschliessung im französischen Berggebiet bestmöglich zu rekonstruieren. Es dürfte jetzt auch verständlicher sein, weshalb wir schon im VORWORT darauf hinwiesen, dass besonders bei der Würdigung der sich abzeichnenden touristischen Entwicklung im französischen Berggebiet vieles auf Vermutungen und nicht direkt verifizierbare Hypothesen, die wir aus Erfahrung, Selbstbeobachtung und Aussagen seitens der befragten Persönlichkeiten ableiten, beschränkt bleiben muss.

32 Das Beherbergungsangebot

321 Heutige Situation

Die Tabellen 2 bis 5 vermitteln einen Gesamtüberblick der Struktur des Beherbergungsangebotes im französischen Berggebiet.

Bevor auf besondere Merkmale näher eingegangen wird, sind noch einige begriffliche Präzisierungen angezeigt.

Hotelbetten (Kolonne 1)

In dieser Rubrik figurieren auch Betriebe mit hotelähnlichem Charakter, wie Ferienclubs (z.B. "Club Méditerranée", "Villages-Vacances-Tourisme" (V.V.T.) und die gesamte, namentlich in den Wintersportorten der 3. Generation stark verbreitete, Para-Hotellerie, auf deren spezielle Arten wir im 2. TEIL näher eintreten werden und die sich vom "klassischen" Hotelgewerbe deutlich unterscheidet. Generell sind pro Hotelzimmer (die sonst in Frankreich übliche Rechnungseinheit) zwei Betten gerechnet worden.

Regelmässig vermietete Ferienwohnungen und Appartements (Kolonne 2)

Es handelt sich um Gastbetten, die "in der Regel" - sei es durch Privatpersonen oder spezialisierte Vermittlungsagenturen - während der ganzen Saison zur Vermietung angeboten werden. Die Berechnung dieses Teils des Beherbergungsangebotes beruht auf der Annahme einer Kapazität pro solcher Wohneinheit von durchschnittlich 4 Betten.

Betten für Jugend- und Sozialtourismus (Kolonne 3)

Hierzu gehören Beherbergungseinrichtungen nicht-gewinnorientierter Vereinigungen (wie z.B. des französischen Alpenclubs und des französischen Skiverbandes) und spezifischer sozialtouristischer Organisationen (wie z.B. "Villages-Vacances", "Villages-Vacances-Famille" (V.V.F.)); ferner das Beherbergungsangebot in Jugendherbergen sowie in Arbeiter- und Angestellten-Ferienhäusern von Unternehmungen und Berufsverbänden.

Die Hotelbetten im umschriebenen Sinne, regelmässig vermietete Ferienwohnungen und Appartements sowie Betten für den Jugend- und Sozialtourismus bezeichnen wir im Rahmen dieser Arbeit als Gastbetten im engeren Sinne (Kolonne 4).

Betten in Zweitwohnungen (Kolonne 5)

Sie stellen die Beherbergungskapazität in Appartements, Studios und Chalets dar, die sich im Besitze von Privatpersonen befinden, und die "in der Regel" nicht an Drittpersonen vermietet werden. Dabei gilt zu beachten, dass die statistische Erhebung bei dieser Kategorie grosse Probleme aufwirft und namentlich die Grenzen zwischen Zweitwohnungen und "in der Regel" vermieteten Ferienwohnungen und Appartements (Kolonne 2) oft fliessend sind. Die vom "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver" übernommenen Werte beruhen auf folgenden Annahmen: Die durchschnittliche Kapazität pro Appartement und Studio betrage 4 Betten, jene pro Chalet 10 Betten.

Schliesslich enthält Tabelle 2 einen anderen, mit dem Beherbergungsangebot häufig in Beziehung gebrachten Wert; nämlich die Kapazität der touristischen Spezialverkehrsmittel (Kolonne 8), die als die mit der jeweiligen Höhendifferenz gewichtete stündliche Beförderungsleistung pro Transportanlage definiert werden kann.[1] Aus dieser Umschreibung lässt sich folgern, dass z.B. eine Vielzahl von Transportanlagen (vor allem noch bei geringen jeweiligen Höhendifferenzen) nicht notwendigerweise eine grosse Kapazität im erwähnten Sinne bedeutet, bzw., dass ein Wintersportort mit vergleichsweise wenigen Transportanlagen, aber mit dafür relativ grossen Höhendifferenzen eine ebenso grosse Kapazität aufweisen kann.

Kommentar zu den Tabellen 2 - 5

- Die überragende Rolle der Alpen gegenüber den anderen Gebirgsregionen im Wintertourismus kommt besonders deutlich in Tabelle 4 (und der darauf basierenden Abb. 10) zum Ausdruck. So umfasst das heutige Beherbergungsangebot der eingehender analysierten grossen und mittleren Wintersportorte in diesem Gebiet ca. 169'000 Gastbetten im engeren Sinne (= 78 % aller Gebirgsregionen) und ca. 104'000 Betten in Zweitwohnungen (= 73 % aller Gebirgsregionen). Die Beherbergungskapazität macht dagegen in den Pyrenäen nur 11 bzw. 12 %, im Zentralmassiv 6 bzw. 3 %, im Jura 3 bzw. 8 % und in den Vogesen 2 bzw. 4 % des gesamten Unterkunftspotentials aus. Einmal mehr zeigt namentlich Abb. 10 auch, dass das Schwergewicht der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes im Raume der Nordalpen liegt (Nordalpen: 227'485 Betten in sämtlichen Beherbergungsformen; Südalpen: 45'512 Betten in sämtlichen Beherbergungsformen). Das gesamte Unterkunftsangebot, das für den Wintertourismus in Frankreich zur Verfügung steht, beträgt ca. 360'000 Betten in den grossen und mittleren Wintersportorten (61) und zusätzlichen 60 bis 80'000 Betten in den

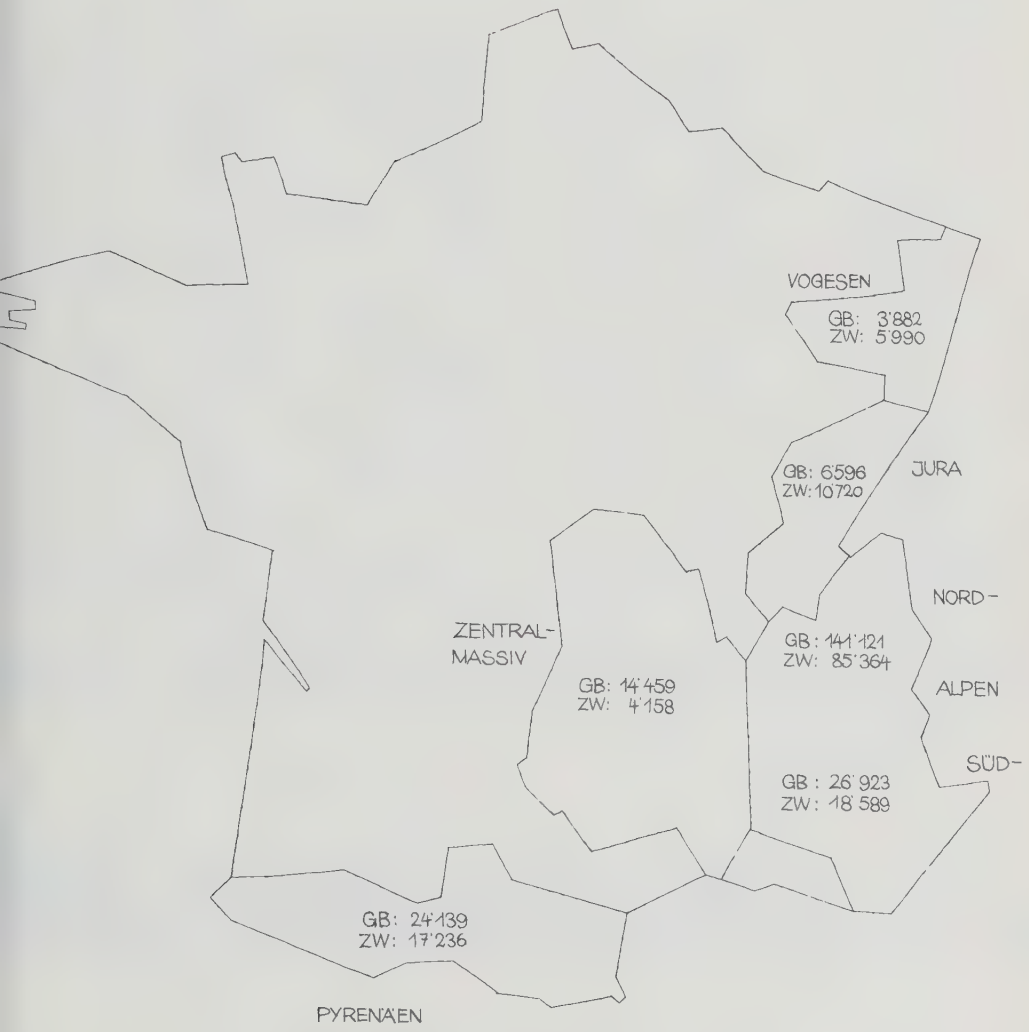
---

1) darauf wird später zurückzukommen sein; vgl. S.148.

Abb. 10 Verteilung des Bettenangebotes der grossen und mittleren Wintersportorte auf die einzelnen Gebirgsregionen (Stand 1971)

GB : Gastbetten im engeren Sinne

ZW : Betten in Zweitwohnungen



B : Gastbetten im engeren Sinne
W : Betten in Zweitwohnungen

Tabelle 2

Das Beherbergungsangebot in den grösseren Wintersportorten (Stand 1971)

	(1) Hotelbetten		(2) regelmässig vermietete Ferienw./ Appartem.		(3) Betten für Sozial- u. Jugendtourismus		(4) Total (1) - (3)		(5) Betten in Zweitwohnungen (Chalets u. Appartem.)		(6) Total (4) - (5)		(7) Anteil (1):(4)	(8) Kapazität der touristischen Spezialverkehrsmittel (gK)	(9) (8) : (4) gK / Gastbett
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	%		
Nordalpen: "Haute-Savoie" und "Savoie"															
Arêches-Beaufort	371	14	472	18	500	19	1343	51	1310	49	2653	100	27,6	1'208'500	899,8
N.D. de Bellecombe-Crest-Voland	610	14	840	19	1070	25	2520	58	1840	42	4360	100	24,2	2'103'200	834,6
Bourg-Les Arcs	432	20	908	43	120	6	1460	69	650	31	2110	100	29,5	3'582'600	2453,8
Les Carroz d'Araches	255	5	712	16	570	13	1537	34	2940	66	4477	100	16,5	842'300	548,0
Chamonix	4414	21	6600	31	1670	8	12684	60	8400	40	21084	100	34,7	7'000'490	551,9
La Chapelle d'Abondance	376	14	200	8	1460	56	2036	78	568	22	2604	100	18,4	594'510	291,9
Châtel	1094	26	480	12	1860	45	3434	83	720	17	4154	100	31,8	1'734'000	504,9
La Clusaz	1586	16	2400	25	241	3	4227	44	5400	56	9627	100	37,5	3'448'270	815,7
Combloux	664	22	668	23	178	6	1510	51	1450	49	2960	100	43,9	1'455'185	963,6
Les Contamines	842	13	480	8	760	12	2082	33	4240	67	6322	100	40,4	2'404'500	1154,8
Cordon	450	35	100	8	105	8	655	51	630	49	1285	100	68,7	212'500	324,4
Courchevel	3464	20	3200	19	1620	10	8284	49	8500	51	16784	100	41,8	8'577'460	1'35,4
Flaine	862	46	420	22	-	-	1282	68	600	32	1882	100	67,2	2'609'700	2035,6
Flumet-Praz-sur-Arly	608	12	1200	25	2045	42	3853	79	1052	21	4905	100	15,7	1'967'557	510,6
Les Gets	1480	25	1200	20	1280	22	3960	67	1980	33	5940	100	37,3	2'719'500	686,7
Le Grand Bornand	362	10	1200	33	1043	29	2605	72	1000	28	3605	100	13,8	1'231'050	472,5
Les Houches	970	27	604	17	800	22	2374	66	1200	34	3574	100	40,8	2'081'100	876,6
Megève	3986	20	9200	45	1035	5	14221	70	6000	30	20221	100	28,0	3'869'010	272,0
Les Ménuires-Belleville	910	17	1864	34	830	15	3604	66	1820	34	5424	100	25,2	4'028'000	1117,6
Méribel	1104	25	400	9	585	14	2089	48	2274	52	4363	100	52,8	3'569'720	1708,8
Morzine-Avoriaz	3753	24	2936	19	2554	16	9243	59	6380	41	15623	100	40,6	5'188'610	561,3
La Plagne	1470	49	1140	38	400	13	3010	100	-	-	3010	100	48,8	4'738'570	1574,2
Pralognan-la-Vanoise	340	16	204	9	1240	56	1784	81	430	19	2214	100	19,0	1'190'000	667,0
Saint-Gervais	2108	32	1300	20	1411	22	4819	74	1650	26	6469	100	43,7	4'088'370	848,3
Samoëns	918	22	920	23	855	21	2693	66	1400	34	4093	100	34,0	1'006'000	373,5
Saint-François-Longchamp	410	38	60	6	300	28	770	72	306	28	1076	100	53,2	513'800	667,2
Tignes	2058	17	2840	24	-	-	4898	41	7100	59	11998	100	42,0	7'990'200	1631,3
Val Cenis	380	19	720	37	680	34	1780	90	200	10	1980	100	21,3	1'654'500	929,4
Val d'Isère	3164	32	4300	44	510	5	7974	81	1916	19	9890	100	39,6	5'548'237	695,7
Valloire	944	17	800	14	3014	54	4758	85	840	15	5598	100	19,8	2'761'660	580,4
TOTAL (1)	40385	21	48368	26	28736	15	117489	62	72796	38	190285	100	34,3		
Nordalpen: "Isère"															
Alpe d'Huez	2094	27	1876	24	710	9	4680	60	3100	40	7780	100	44,7	5'314'450	1135,5
Autrans	374	10	360	10	1835	50	2569	70	1080	30	3649	100	14,5	818'300	318,5
Chamrousse	456	8	1520	26	2000	35	3976	69	1800	31	5776	100	11,4	3'227'840	811,8
Les Deux-Alpes	2838	32	1752	20	1325	15	5915	67	2920	33	8835	100	47,9	6'575'750	1111,7
St Pierre-de-Chartreuse	476	18	260	10	924	35	1660	63	968	37	2628	100	28,6	924'900	557,1
Villard-de-Lans	998	12	1500	17	3334	39	5832	68	2700	32	8532	100	17,1	1'965'200	336,9

Auron	612	13	40	1	1120	25	1772	39	2800	61	4572	100	34,5	1'493'040	842,5
La Colmiane-Valdeblore	460	11	1200	30	450	11	2110	52	1980	48	4090	100	21,8	953'000	451,6
La Foux d'Allos	387	24	200	12	140	9	727	45	880	55	1607	100	53,2	1'535'214	2111,7
Montgenèvre	564	19	360	12	520	18	1444	49	1480	51	2924	100	39,0	1'775'500	1229,5
Orcières-Merlette	914	9	3200	33	670	7	4784	49	5000	51	9784	100	19,1	2'562'945	535,7
Le Sauze	758	15	248	5	1753	36	2759	56	2130	44	4889	100	27,4	1'295'500	469,5
Serre-Chevalier	1556	30	2500	47	1217	23	5273	100	-	-	5273	100	29,5	5'165'250	979,5
Superdévoluy	-	-	4000	100	-	-	4000	100	-	-	4000	100	0,0	2'365'330	591,3
Valberg	594	15	1000	25	230	5	1824	45	2200	55	4024	100	32,5	981'240	537,9
Vars	674	16	408	9	1148	26	2230	51	2119	49	4349	100	30,2	2'852'230	1279,0
TOTAL (3)	6519	14	13156	29	7248	16	26923	59	18589	41	45512	100	22,6		
Alpen, TOTAL (1)+(2)+(3)	54140	20	68792	25	46112	17	169044	62	103953	38	272997	100	31,6		
Pyrenäen															
Ax-les-Thermes	758	49	272	18	500	33	1530	100	-	-	1530	100	49,5	1'213'635	793,2
Barèges	840	52	176	11	370	23	1386	86	230	14	1616	100	60,6	715'000	515,8
Cauterets-Lys	2387	69	244	7	510	15	3141	91	298	9	3439	100	75,9	1'295'500	412,4
Font-Romeu	1386	12	4504	38	1474	12	7364	62	4450	38	11814	100	18,8	1'549'820	210,4
Gourette-Eaux-Bonnes	658	14	600	12	1400	29	2658	55	2190	45	4848	100	24,7	2'064'000	776,5
La Mongie	594	20	480	16	250	9	1324	45	1592	55	2916	100	44,8	2'461'000	1858,7
St Lary-Soulan	648	6	1048	9	1550	14	3246	29	7956	71	11202	100	19,9	2'415'260	744,0
Superbagnères	2490	62	280	7	720	18	3490	87	520	13	4010	100	71,3	1'230'000	352,4
TOTAL (4)	9761	24	7604	18	6774	16	24139	58	17236	42	41375	100	40,4		
Zentralmassiv															
Le Mont-Dore	4266	46	3764	40	1326	14	9356	100	-	-	9356	100	45,5	1'576'850	168,5
Super-Besse	826	13	800	13	1550	25	3176	51	3100	49	6276	100	26,0	1'308'282	411,9
Super-Lioran	1014	34	308	11	605	20	1927	65	1058	35	2985	100	52,6	1'853'646	961,9
TOTAL (5)	6106	33	4872	26	3481	19	14459	78	4158	22	18617	100	42,4		
Jura															
Métabief	498	6	480	5	1575	18	2553	29	6320	71	8873	100	19,5	1'400'000	548,3
Les Rousses	568	7	1700	20	1775	21	4043	48	4400	52	8443	100	14,0	1'695'947	419,4
TOTAL (6)	1066	6	2180	13	3350	19	6596	38	10720	62	17316	100	16,1		
Vogesen															
La Bresse	346	14	528	22	210	9	1084	45	1310	55	2394	100	31,9	1'140'000	1051,6
Gérardmer	1442	19	556	7	800	11	2798	37	4680	63	7478	100	51,5	471'300	168,4
TOTAL (7)	1788	18	1084	11	1010	10	3882	39	5990	61	9872	100	46,0		
GESAMTTOTAL, Summe (1)-(7)	72861	20	84532	24	60727	17	218120	61	142057	39	360177	100	33,1		

Quelle: Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver, "Equipement des Stations", a.a.O.

kleinen bzw. in den Wintersportorten der ersten Entwicklung (ca. 103). Aufgegliedert nach einzelnen Unterkunftsformen ergibt sich hieraus und aufgrund der uns zur Verfügung stehenden Quellen folgendes Bild (Stand 1971):

	Grosse und mittlere Wintersportorte	kleine Wintersportorte[1]	Total
Gastbetten im engeren Sinne	218'120	36 - 48'000	ca. 260'000
Betten in Zweitwohnungen	142'057	24 - 32'000	ca. 170'000
Total	360'017	60 - 80'000	ca. 430'000[2]

Leider sind entsprechende Zahlen über das im Sommer zur Verfügung stehende und tatsächlich genutzte Bettenangebot, gesondert nach Gebirgsregionen, nirgends ausgewiesen. Immerhin kann man - von der Bauart und dem Entwicklungsstandard her schliessend - annehmen, dass die für den Wintertourismus bereitgestellte Bettenkapazität auch zur Sommerzeit theoretisch anbietbar, und somit das theoretische Beherbergungsangebot für die Sommersaison keinesfalls kleiner als das erfasste Bettenangebot im Winter wäre. Von dieser Möglichkeit wird aber, wie wir in den vorhergehenden Kapiteln schon mehrmals erwähnten, namentlich in den funktionellen Wintersportorten - was leider nicht zahlenmässig belegbar ist, sondern was unsere eigenen Beobachtungen ergaben und was wir aus den Gesprächen mit den befragten Persönlichkeiten folgern - nur in beschränktem Ausmass Gebrauch gemacht.

Wenn auch zwischenstaatliche Vergleiche, insbesondere wegen verschiedener Erhebungsmethoden immer problematisch sind, so möchten wir dennoch das im französischen Berggebiet ausgewiesene Gastbettenpotential von ca. 430'000 Betten ganz summarisch und in groben Grössenordnungen mit jenem der Schweiz vergleichen. Gemäss statistisch erfassten und zum Teil auch geschätzten Werten betrug die touristische Beherbergungskapazität der gesamten Schweiz im Jahre 1971 (ohne Campingplätze, Sanatorien und Kurhäuser) ca. 600'000 Betten.[3] Diese Gegenüberstellung der beiden Gesamtgrössen sollte immerhin - und zwar rein von diesem Angebotsfaktor her gesehen - das heutige Ausmass der touristischen Erschliessung des gesamten französischen Berggebietes veranschaulichen (= ca. 3/4 des gesamten schweizerischen Beherbergungsangebotes). Die Kapazität der Hotelbetriebe in den schweizerischen Bergzonen erreichte 1971 etwas mehr als

1) Schätzwerte aufgrund summarischer Angaben von LAVAUD (Lavaud B., a.a.O., S. 9 ff).
2) LAVAUD errechnete für das Jahr 1969 eine Gesamtkapazität von ca. 365'000 Betten (Lavaud B., a.a.O., S. 58).
3) Eidg. Fremdenverkehrsstatistik.

100'000 Betten,[1] im französischen Berggebiet (gemäss Tabelle 2) ca. 73'000 Betten, wobei der relativ grosse Anteil der hotelähnlichen Unterkünfte, der in diesem Wert enthalten ist, mitzuberücksichtigen bleibt. Diese letztgenannte vergleichende Grössenrelation gilt es vor allem bei einer weiter unten vorgenommenen Gegenüberstellung der in der Gebirgshotellerie der beiden Länder erzielten Logiernächte vor Augen zu halten.

- 63 % des gesamten Bettenangebotes im französischen Berggebiet stammt aus Unterkünften in Ferienwohnungen, Appartements und Chalets und 20 % aus Hotelbetrieben. Von den 63 % der Betten in nicht-hotelmässigen Unterkünften befinden sich, wiederum auf die Gesamtgrössen bezogen, 39 % in Zweitwohnungen, die "in der Regel" nicht vermietet werden, bzw. nur zwei bis drei Mal pro Saison während vielleicht 10 Tagen vom Eigentümer besetzt sind.[2] Diese heute gegenüber der Hotellerie fast doppelt so grosse Bettenkapazität in Zweitwohnungen - eine Entwicklung, die sich namentlich in den letzten rund 10 Jahren so ausgeprägt abzeichnete - stellt wahrscheinlich eines der zentralsten Strukturmerkmale und gleichzeitig auch ein entscheidender Ansatzpunkt verschiedener Fragen- und Problemstellungen dar. Es sei bereits an dieser Stelle nicht verschwiegen, dass man eine Schwäche der gesamttouristischen Erschliessung des französischen Berggebietes - nämlich einerseits der fast durchwegs zu geringe Anteil der Hotelbetten am Gesamtbeherbergungsangebot und andererseits das explosive Anwachsen der Zweitwohnungen, die in gewissen Orten die Beherbergungskapazität sämtlicher übriger Unterkunftsformen teilweise sogar schon übertroffen haben - heute seitens der Verantwortlichen fast einhellig eingesteht. Nach LAVAUD sollte der Anteil der Betten in den Hotels oder hotelähnlichen Betrieben idealerweise mindestens 25 - 30 % des gesamten Unterkunftspotentials eines Wintersportortes betragen.[3] Wie Tabelle 3 veranschaulicht, wird diese oft auch in der schweizerischen Planungspraxis als Faustregel gehandhabte Bedingung nur gerade im Zentralmassiv erfüllt (Nordalpen: 21 %; Südalpen: 14 %; Pyrenäen: 24 %; Zentralmassiv: 33 %; Jura: 6 %; Vogesen: 18 %). Der Anteil der Betten in Zweitwohnungen oszilliert dagegen um ca. 40 % in den Nord- und Südalpen sowie den Pyrenäen und er beträgt 22 % im Zentralmassiv sowie mehr als 60 % im Jura und in den Vogesen, was bestimmt ein erneuter Beweis einer überwiegenden touristischen Funktion dieser letztgenannten Regionen als Naherholungsgebiete ist.

Die bisher erläuterte Struktur des Beherbergungsangebotes könnte die Vermutung aufkommen lassen, dass die Betten-Kontingente der einzelnen Beherbergungsformen (speziell der Hotellerie und der Zweitwohnungen)

---

1) Eidg. Fremdenverkehrsstatistik.
2) FRANCOIS schätzt, dass mindestens 2/3 aller Zweitwohnungen im französischen Berggebiet nie vermietet werden. (François D., "Le placement immobilier en résidence de montagne", in: Le Revenu Français, 4è année, no 39, 5.11.1971).
3) Lavaud B., a.a.O., S. 58.

Tabelle 3 Struktur des Bettenangebotes in den einzelnen Gebirgsregionen (Stand 1971)

Bettenangebot \ Gebirgsregion	Nordalpen		Südalpen		Alpen total		Pyrenäen		Zentral-massiv		Jura		Vogesen		Korsika	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Grosse und mittlere Wintersportorte (61)																
(1) Hotelbetten	47621	21	6519	14	54140	20	9761	24	6106	33	1066	6	1788	18	-	-
(2) regelmässig vermietete Ferienwohnungen/Appartements	55636	25	13156	29	68792	25	7604	18	4872	26	2180	13	1084	11	-	-
(3) Betten für Jugend- und Sozialtourismus	38864	17	7248	16	46112	17	6774	16	3481	19	3350	19	1010	10	-	-
(4) Total (1) - (3)	142121	63	26923	59	169044	62	24139	58	14459	78	6596	38	3882	39	-	-
(5) Betten in Zweitwohnungen (Chalets und Appartements)	85364	37	18589	41	103953	38	17236	42	4158	22	10720	62	5990	61	-	-
(6) Total (4) - (5)	227485	100	45512	100	272997	100	41375	100	18617	100	17316	100	9872	100	-	-
kleine Wintersportorte (ca. 103)																
alle Bettenkategorien																

60'000 - 80'000[1]

1) Schätzwert

Quelle: Tabelle 2

Tabelle 4

Verteilung des Bettenangebotes der grossen und mittleren Wintersportorte auf die einzelnen Gebirgsregionen (Stand 1971)

Gebirgsregion / Bettenangebot	Alpen		Pyrenäen		Zentralmassiv		Jura		Vogesen		alle Gebirgsregionen	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Gastbetten im engern Sinne (1)-(3)	169'044	78	24'139	11	14'459	6	6'596	3	3'882	2	218'120	100
Betten in Zweitwohnungen (5)	103'953	73	17'236	12	4'158	3	10'720	8	5'990	4	142'057	100
Total (6)	272'997	75	41'375	11	18'617	5	17'316	5	9'872	4	360'177	100

Quelle: Tabelle 2

Tabelle 5 Verteilung des Bettenangebotes auf die einzelnen Typen von Wintersportorten (Stand 1971)

	Nordalpen		Südalpen		Alpen, total		Pyrenäen		Zentralmassiv		Jura		Vogesen	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
funktionelle Wintersportorte 2. und 3. Generation														
(1) Hotelbetten	13'744	23	2'059	9	15'803	19	594	20	-	-	-	-	-	-
(2) regelmässig vermietete Ferienwohnungen/App.	15'694	24	7'648	38	23'342	27	480	16	-	-	-	-	-	-
(3) Betten für Jugend- und Sozialtourismus	6'880	10	2'563	13	9'443	11	250	9	-	-	-	-	-	-
(4) Total (1) - (3)	36'318	57	12'270	60	48'588	57	1'324	45	-	-	-	-	-	-
(5) Betten in Zweitwohnungen (Chalets und Appartements)	28'014	43	8'010	40	36'024	43	1'592	55	-	-	-	-	-	-
(6) Total (4) - (5)	64'332	100	20'280	100	84'612	100	2'916	100	-	-	-	-	-	-
übrige Wintersportorte														
(1) Hotelbetten	33'877	22	4'460	18	38'337	21	9'167	23	6'106	33	1'066	6	1'788	18
(2) regelmässig vermietete Ferienwohnungen/App.	39'942	24	5'508	22	45'450	24	7'124	19	4'872	26	2'180	13	1'084	11
(3) Betten für Jugend- und Sozialtourismus	31'984	19	4'685	18	36'669	19	6'524	17	3'481	19	3'350	19	1'010	10
(4) Total (1) - (3)	105'803	65	14'653	58	120'456	64	22'815	59	14'459	78	6'596	38	3'882	39
(5) Betten in Zweitwohnungen (Chalets und Appartements)	57'350	35	10'579	42	67'929	36	15'644	41	4'158	22	10'720	62	5'990	61
(6) Total (4) - (5)	163'153	100	25'232	100	188'385	100	38'459	100	18'617	100	17'316	100	9'872	100

Quelle: Tabelle 2

vom Typ des Wintersportortes (funktioneller oder traditioneller Art) abhängig seien. Wie aber Tabelle 5 verdeutlicht, trifft dies - zumindest aus der heutigen Situation des Hotelbettenangebotes schliessend - nur für die Südalpen zu (Anteil der Hotelbetten in den funktionellen Wintersportorten 2. und 3. Generation: 9 %; in den übrigen Wintersportorten: 18 %). Andererseits ist die Bettenkapazität der Zweitwohnungen in den funktionellen Wintersportorten 2. und 3. Generation gesamthaft betrachtet (mit Ausnahme der Südalpen) "nur" um 7 bis 14 % grösser als in den übrigen Wintersportorten (traditioneller Art und 1. Generation). Zur zusätzlichen Veranschaulichung, dass die Bettenstruktur nicht eindeutig - wie es verschiedene kritische Stimmen auch in den übrigen Alpenländern mit Blick auf die Entwicklung des Beherbergungsangebotes im französischen Berggebiet wahrhaben wollen - von der Art des Wintersportortes abhängt, mögen einige ausgewählte Beispiele der Beherbergungsstruktur einzelner Orte (gemäss Tabelle 2) dienen:

Wintersportorte und gleichzeitig polyvalente Fremdenverkehrsorte traditioneller Art

	Betten in Hotels oder hotelähnlichen Betrieben (%)	Betten in Zweitwohnungen (%)
Les Carroz d'Araches	5	66
Chamonix	21	40
La Clusaz	16	56
Les Contamines	13	76
Saint-Gervais	32	26
Autrans	10	30
Montgenèvre	19	51
Vars	16	41
Font-Romeu	12	38
		usw.

Funktionelle Wintersportorte 2. und 3. Generation

	Betten in Hotels oder hotelähnlichen Betrieben (%)	Betten in Zweitwohnungen (%)
Les Arcs	20	31
Courchevel	20	51
Flaine	46	32
Les Ménuires-Belleville	17	34
La Plagne	49	-
Tignes	17	59
Chamrousse	8	31
Les Deux-Alpes	32	33
La Foux d'Allos	24	55
Le Sauze	15	44
La Mongie	20	55
		usw.

Immerhin sei nochmals erinnert, dass die zum Teil möglicherweise überraschend hoch erscheinenden Anteile der Hotelbetten in den funktionellen Wintersportorten (z.B. Flaine und La Plagne) mit dem "klassischen" Hoteltyp nurmehr wenige Gemeinsamkeiten aufweisen. Von dieser "Para-Hotellerie" wird im 2. TEIL noch eingehender die Rede sein.

Eine Bestätigung der These "Wintersportorte bzw. polyvalente Fremdenverkehrsorte traditioneller Art = starke Hotellerie und wenige nicht regelmässig angebotene Gastbetten (Zweitwohnungen); funktionelle Wintersportorte dagegen = keine oder nur schwache Hotellerie und dafür fast nur ausschliesslich Zweitwohnungen" hat unsere Strukturanalyse des Beherbergungsangebotes im französischen Berggebiet nicht geliefert. Leider besteht noch keine ähnliche Untersuchung für die schweizerischen Bergzonen. Eine solche detaillierte Analyse dürfte aber zweifellos deutlich machen, dass selbst in unserem Lande, wo der Typ des polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsortes noch stark überwiegt das Hotelbettenangebot stagniert und die Entwicklung der Zweitwohnungen weniger vom Typ des Gebirgsfremdenverkehrsortes abhängig, sondern als eine von der Nachfrage diktierte Zeiterscheinung zu deuten ist.

- Tabelle 5 zeigt andererseits, dass offensichtlich eine gewisse Gesetzmässigkeit zwischen Bettenangebot für den Jugend- und Sozialtourismus sowie der Art des Wintersportortes besteht. So sind die Anteile dieser Beherbergungskategorie in den funktionellen Wintersportorten durchwegs, und zum Teil beträchtlich kleiner als in den Wintersportorten traditioneller Art. Wie eine zusätzliche Preisstruktur-Untersuchung in allen französischen Gebirgsfremdenverkehrsorten zweifellos an den Tag bringen dürfte - und was in den Ausführungen unter Ziff. 33 seine Bestätigung findet -, visiert man offensichtlich in den funktionellen Wintersportorten der 2. und 3. Generation, anstelle einer Gästeschaft aller sozialen Klassen, vorwiegend Klienten der oberen Einkommensschichten an. Dieser Sachverhalt liefert einen weiteren entscheidenden Ansatzpunkt bei der Würdigung der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes im 3. TEIL unserer Arbeit.
- Wie in der Tabelle 2 des weitern zu entnehmen ist, verzeichnen die funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation die grösste Transportkapazität (im definierten Sinne) pro Gastbett, was sowohl als Merkmal einer vorwiegenden Ausrichtung auf den Skisport wie als Charateristikum ihres heutigen Entwicklungsstandes (Aufbauphase mit Ueberkapazität der touristischen Spezialverkehrsmittel) zu interpretieren ist.

Die heutige Struktur des Beherbergungsangebotes, als zentrales touristisches Angebotselement in den französischen Wintersportorten möchten wir zusammenfassend wie folgt umschreiben:

- Eigentliches Zentrum des Wintertourismus und Schwerpunkt der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes bilden die Alpen (und vor allem ihre nördliche Abdachung). Wir werden uns deshalb bei der weiteren Charakterisierung der touristischen Entwicklung und bei der Würdigung der heutigen Erschliessungsbestrebungen im weiteren Verlauf der Arbeit (2. und 3. TEIL) auf dieses Gebiet beschränken.

- Der Anteil der Hotellerie als Unterkunftsform ist sowohl bei den Wintersportorten traditioneller Art wie bei den funktionellen Wintersportorten klein (im Durchschnitt ca. 20 %). Mehr als 60 % des gesamten Beherbergungsangebotes stammt aus Unterkünften in Ferienwohnungen, Appartements und Chalets, von denen aber fast 40 % als Zweitwohnungen zu taxieren sind, die "in der Regel" nur von ihrem Besitzer und meist auch nur sporadisch belegt sind. In der Kategorie Hotels figurieren auch bereits Beherbergungsbetriebe, die mit dem "klassischen" Hotel nurmehr wenig Gemeinsamkeiten aufweisen.

- Der Boom der Zweitwohnungen kann keineswegs nur als ein besonders "unerwünschtes" und "unwirtschaftliches" Strukturmerkmal der funktionellen Wintersportorte 2. und 3. Generation betrachtet werden, wie dies oft auch in den übrigen Alpenländern zur "Verteidigung" des Entwicklungsmodells der polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte geschieht. Wenn auch der Prozentsatz der Zweitwohnungen in den funktionellen Wintersportorten 2. und 3. Generation fast durchwegs etwas höher als in den Wintersportorten bzw. polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten traditioneller Art liegt, so bildet die Entwicklung dieser Beherbergungsform eine von der Nachfrage diktierte und sich über alle Arten von Gebirgsfremdenverkehrsorten erstreckende Zeiterscheinung. Offensichtlich - und die Aussprachen mit den Kontaktpersonen haben dies bestätigt - lassen sich selbst in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten traditioneller Art nur selten Hoteliers finden, die bereit sind, neue Betriebe zu eröffnen und damit zur allseits gewünschten Erhöhung des Hotelbettenangebotes beizutragen.

- Was die funktionellen Wintersportorte 2. und 3. Generation hingegen ziemlich eindeutig von jenen traditioneller Art unterscheidet, ist die spezifische Gästesegmentierung (fast ausschliesslich Kundschaft oberer und sogar höchster Einkommensklassen), die man anstreben möchte.

322 Bisherige und geplante Entwicklung

In Tabelle 6 haben wir versucht, die vergangene Entwicklung des Bettenangebotes im französischen Berggebiet sowie den Wachstumsrhythmus in den einzelnen Unterkunftsformen zu rekonstruieren. Dies konnte mangels statistischer Erhebungen (vgl. Ziff. 31) rückblickend erst ab Beginn der 60er Jahre erfolgen. So sind selbst die Werte für 1960 und 1964 nur als grob geschätzte Richtgrössen anzusehen. Die ab ca. 1960 festzustellenden Veränderungen enthalten ebenfalls nicht ausschliesslich reale Zu- oder Abnahmen, sondern sie beruhen - wenn auch das Ausmass nicht feststeht - teilweise auf verbesserten Erhebungsmethoden, vorherigen Schätzfehlern oder zusätzlicher Aussonderung neuer Unterkunftsformen (letzteres trifft vor allem für die Zweitwohnungen zu). Trotzdem dürfte Tabelle 6 einige globale Entwicklungstrends aufzeigen. Unter Berücksichtigung dieser Einschränkungen kann folgendes festgehalten werden:

Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Gastbetten im engeren Sinne in den grossen und mittleren französischen Wintersportorten während

Tabelle 6

Bisherige Entwicklung der Gastbetten (im engeren Sinne) in den grossen und mittleren Wintersportorten (1960 - 1971)

Jahr / Unterkunftsform	1960[1]		1964[1]		Veränderungen (1960 - 1964)		1969[2]		Veränderungen (1964 - 1969)		Ø jährliche Veränderung (1960-1969)	1971[4]	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	%	abs.	%
Hotelbetten	75'000	60	89'000	54	+14'000	+ 18	76'280	34	-12'720	- 14	+ 0,4	72'861	34
Betten in regelmässig vermieteten Ferienwohnungen und Appartem.	42'000	34	56'000	34	+14'000	+ 33	103'175	46	+47'175	+ 84	+ 13	84'532	39
Betten für Jugend- und Sozialtourismus	7'000	6	17'500	12	+10'500	+150	47'422	20	+29'922	+171	+ 36	60'727	27
Gastbetten im engern Sinne	124'000	100	162'500	100	+38'500	+ 31	226'877	10	+64'377	+ 39	+ 8	218'120	100
Betten in Zweitwohnungen	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	+12 - 18[3]	142'057	-

Quellen: 1) Schätzungen (Lavaud B., a.a.O., S. 58).
2) Statistik des "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver" (zit. nach Lavaud B., a.a.O., S. 58).
3) Ø jährliche Veränderungen zwischen 1962 - 68 in den französischen Alpen (Cognat B., a.a.O., S. 16; François D., a.a.O.)
4) Tabelle 2.

Anmerkung: * bedeutet: entsprechende Grössen sind nicht bekannt.

der 60er Jahre und zu Beginn der 70er Jahre betrug ca. 8 %.[1] Wie schwierig es sein dürfte, die Schwäche der heutigen Situation des Beherbergungsangebotes im französischen Berggebiet, nämlich den zu geringen Anteil der Hotelbetten, in näherer Zukunft zu beheben, zeigt die Entwicklung des Bettenangebotes der Hotellerie während der ca. letzten 10 Jahre. 1960 betrug das gesamte Hotelbettenangebot rund 75'000 Betten, was einem Anteil am Gastbettenangebot (im von uns definierten Sinne) von 60 % entsprach. Bis 1969 nahm das Beherbergungsangebot in der Gebirgshotellerie nur um 1'280 Betten (bei einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 0,4 %) zu, und sein Anteil am gesamten Gastbettenangebot war inzwischen auf 34 % gesunken. Damit wird auch deutlich, dass das Wachstum des Bettenangebotes im gesamten französischen Berggebiet während des vergangenen Dezenniums ausschliesslich - und damit so ausgeprägt wie in keinem anderen europäischen Alpenland - auf die sprungartige Ausdehnung der "in der Regel" vermieteten Ferienwohnungen und Appartements (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate: 13 %) und speziell der Zweitwohnungen (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate in den französischen Alpen zwischen 1960-68: 12 - 18 %) sowie der Unterkünfte für den Jugend- und Sozialtourismus (absolute Zunahme zwischen 1960-69: ca. 40'000 Betten; durchschnittliche jährliche Wachstumsrate: 36 %) zurückzuführen ist.

Schliesslich soll Tabelle 7 noch den geplanten touristischen Weiterausbau veranschaulichen. Wir erinnern dabei nochmals an die kurz vor Beginn der 60er Jahre in Frankreich festzustellende stärkere staatliche Aktivität im Bereich der touristischen Angebotsgestaltung im Berggebiet. Seither wird im Rahmen der Wirtschaftspläne auch das während der einzelnen Planperioden wünschbare Wachstum des Bettenangebotes vorgegeben. Es ergibt sich allerdings aus dem indikativen Charakter der französischen Wirtschaftsplanung, dass es sich dabei um sehr unverbindliche Richtgrössen handelt und somit das effektive Wachstum des Beherbergungsangebotes, dessen Realisierung bei der Privatwirtschaft liegt, von den Vorgabewerten schon bisher zum Teil stark abwich und möglicherweise auch inskünftig divergieren mag. Ungeklärt bleibt auch, auf welchen Berechnungsgrundlagen die Plangrössen für das Beherbergungsangebot beruhen. Diese aufgeworfene Frage scheint angesichts des selbst heute noch rudimentären statistischen Apparates um so berechtigter zu sein. Die Vermutung liegt aber nahe, dass es sich in erster Linie um politisch motivierte Plangrössen handelt, die zur Hauptsache aus der prognostizierten Zunahme der Skifahrer in Frankreich abgeleitet werden. Wir würden deshalb selbst den für die Zeit von 1970-1980 ausgearbeiteten sog. "Plan-Neige", der den laufenden VI. und (ab 1976) den VII. Plan umfasst und auf eine Ausschöpfung des gesamten französischen Wintersportpotentials abzielt, nicht als wohlfundierte staatliche Gesamtkonzeption der touristischen Erschliessung des Berggebietes taxieren. Hingegen sind diese planerischen Vorarbeiten zweifellos als diesbezügliche - nach

---

1) Die entsprechende Wachstumsrate der Gastbetten in sämtlichen Unterkunftsformen im gesamten Territorium der Schweiz dürfte im gleichen Zeitraum 5-6 % betragen haben. Allein auf das schweizerische Berggebiet bezogen, schätzen wir den gleichzeitigen durchschnittlichen jährlichen Zuwachs auf 7 bis 8 %, wobei das jährliche Wachstum der Hotelbetten um ca. 1-2 % oszilliert haben dürfte (diese Schätzungen beruhen auf Angaben der Eidg. Fremdenverkehrsstatistik).

EDELMANN in keinem andern europäischen Alpenland anzutreffende - Ansätze im Bereich des weiteren Ausbaus des Angebotes für den Wintertourismus zu betrachten.[1]

Tabelle 7 Geplante Entwicklung des Beherbergungsangebotes

Zeitraum		erwünschter Zuwachs des Bettenangebotes	Wachstumsrate pro Jahr
1961 - 65 (IV. Plan)		+ 140'000	28'000
1966 - 70 (V. Plan)		+ 90'000	18'000
1971 Situation:		ca. 430'000 Betten	
1971 - 75 (VI. Plan)	"Plan-Neige"	+ 120'000 - 150'000	25'000 - 30'000
		bzw. 50'000 - 80'000[2]	10'000 - 16'000
1976 - 80 (VII. Plan)		+ 215'000	43'000
Endausbau		ca. 650'000 Betten[3]	

Quellen: - Cognat B., a.a.O., S. 55.
- François D., a.a.O.
- Lavaud B., a.a.O., S. 70 ff.

1) Edelmann K., a.a.O.
2) FRANÇOIS erwähnt diese nachträgliche Modifikation im Rahmen des VI. Plans (François D., a.a.O.).
3) ebenda.

33 Tendenzen der Nachfrage

Die folgenden Ausführungen bezwecken, einige Merkmale des ökoskopischen wie demoskopischen Bereichs der Nachfrage zu beleuchten. Wir erwähnten auch schon unter Ziff. 31, dass in Frankreich - nicht zuletzt wegen der fehlenden ökoskopischen Daten und um vor allem bessern Einblick in die demoskopischen Aspekte der Nachfrage zu erhalten - zahlreiche Umfragen sowohl durch spezialisierte Marktforschungs- wie durch Hochschulinstitute durchgeführt wurden.

331 Oekoskopische und demoskopische Aspekte der tatsächlichen wie potentiellen Inland-Nachfrage

Eine solche 1964 und 1965 durchgeführte Marktuntersuchung ergab, dass Mitte der 60er Jahre ca. 1 Mio. Franzosen (= ca. 2 % der Gesamtbevölkerung) während einer Wintersaison in die Berge fuhren. Davon verbrachten 700'000 bis 800'000 einen Winterurlaub, und zwar zu 80 bis 85 % in einem französischen Wintersportort. Die restlichen 15 bis 20 % der französischen Winterurlauber zogen dagegen Wintersportplätze im Ausland vor.[1] Aufsehen erregte damals auch, dass sich rund 300'000 Franzosen als Besitzer von Ferienhäuser und Appartements in ausländischen Wintersportgebieten (namentlich in der Schweiz und Italien) ausgaben und dadurch der heimischen Fremdenverkehrsindustrie bereits für immer verlorengegangen waren. Wie namentlich die Fremdenverkehrsstatistiken der übrigen europäischen Wintersportländer auch heute zeigen, suchen die ins Ausland fahrenden französischen Gäste vorwiegend Wintersportorte im französischen Sprachraum (der Schweiz) aus. So erbrachten z.B. Gäste aus Frankreich während der Wintersaison 1970/71 in Montana-Crans über 42 % der Ausländer- und mehr als 34 % aller dort registrierten Hotel-Logiernächte.[2] Durch dieses Beispiel kommen besonders deutlich die durch die Sprache auferlegten Schranken der Mobilität des Wintersportgastes zum Ausdruck; ein Phänomen, das gerade für die heutige offizielle französische touristische Erschliessungspolitik im Berggebiet, die nicht zuletzt auf ein explizit formuliertes Abwerben der heute die Schweiz und Oesterreich aufsuchenden internationalen Kundschaft (bei der die Gäste aus der Bundesrepublik ein grosses Kontingent bilden) hinzielt, ein schwer zu nehmendes Hindernis darstellt (vgl. die heutige Ausland-Nachfrage in den französischen Wintersportorten, Ziff. 32).

Die Untersuchung "Neige à Vendre" der "Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord" (EDEC), die auf einer Umfrage bei 4'000 Personen in 38 französischen Wintersportorten beruhte, ergab, dass im Winter 1967/68 ca. 1 Mio. Franzosen Winterferien verbracht haben, gegenüber rund 27 Mio. (= mehr als 50 % der Gesamtbevölkerung), die zur Sommerszeit in die Ferien

---

1) Lavaud B., a.a.O., S. 36.
2) Eidg. Fremdenverkehrsstatistik.

fahren.[1] Dass, gemessen an der Gesamtzahl der französischen Bevölkerung, die während eines Jahres Ferien machen, die Winterurlauber bisher nur einen kleinen Anteil - nämlich 0,5 % während der Zeit vom 1.10.68 bis 30.9.69 - ausmachten, geht aus einer Publikation des "INSEE" hervor.[2]

Alle bisherigen Umfragen zeigten mit aller Deutlichkeit, dass die Grosszahl der französischen Winterurlauber in Grossstädten wohnhaft ist. So stammten beispielsweise 1966 35 % aller französischen Gäste aus Paris und seinen Vorstädten.[3]

Die "EDEC" stellte auch fest, dass 1967/68 bereits 40 % aller Franzosen (gegenüber 15 % für 1964/65), die Winterferien machen, diese im Ausland verbringen. Zu den im Inland verbleibenden 600'000 französischen Wintersportgästen gesellten sich gleichzeitig während der Saison 1967/68 ca. 95'000 ausländische Touristen.[4] Die Tatsache, dass innert 2-3 Jahren der Anteil der ins Ausland fahrenden französischen Wintersportgäste um 20-25 % angestiegen war, kann bestimmt als Indiz gewertet werden, dass das Angebot für Winterferien im eigenen Lande längst nicht alle Franzosen, sondern nur ganz spezielle Schichten anzusprechen vermag.

Nach EDELMANN zählt man heute in Frankreich ca. 2 Mio. (= ca. 4 % der Gesamtbevölkerung) aktive Skifahrer; zum Vergleich schätzt der gleiche Autor den Anteil der Skifahrer an der Gesamtbevölkerung in der Schweiz auf etwa 8 % und auf ca. 5 % in der Bundesrepublik.[5] Eine weitere Umfrage während der Wintersaison 1969/70 brachte zum Vorschein, dass rund 80 % aller französischer Winterurlauber aktive Skifahrer sind; gleichzeitig stellte man aber auch fest, wie stark die Ausübung dieses Sportes vom Alter abhängig ist:[6]

Alter	Anteil der Skifahrer an der Gesamtzahl der Winterurlauber (in %)	Anteil der Skifahrer an der Gesamtzahl der Bevölkerung (in %)
15 - 17 Jahre	99	11
18 - 20 Jahre	92	9
21 - 24 Jahre	90	8
25 - 34 Jahre	80	8
35 - 49 Jahre	84	6
über 50 Jahre	56	2
Durchschnitt	80	4,8

1) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), "Neige à Vendre", 1969, S. 5.
2) zit. nach Bing W., "Licht und Schatten für Frankreichs Wintersporthotels", in: Hotel-Restaurant, Nr. 3, 1971, S. 140.
3) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 6.
4) ebenda, S. 9.
5) Edelmann K., a.a.O.
6) zit. nach Cognat B., a.a.O., S. 18.

Neben der spezifischen Herkunft der französischen Gäste und dem grossen Anteil junger Klienten offenbarten die verschiedenen Umfragen gleichfalls, dass die Wintersportnachfrage in Frankreich in hohem Masse einkommensabhängig ist. So entstammten die französischen Winterurlauber während der Saison 1967/68 folgenden Einkommensklassen:[1]

Jahreseinkommen (F)	Anteil (%)
weniger als 20'000	9
20'000 - 30'000	13
30'000 - 50'000	22
50'000 - 75'000	31
über 75'000	35

Die durch die Angebotsgestaltung namentlich in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation anvisierte spezifische Gästeschicht wird u.a. durch die in der "Geschäftspolitik" der Promotoren von Les Arcs festgehaltenen Zielgruppe verdeutlicht: "Der 'Normgast' ist 45 Jahre alt, er gehört dem höheren Kader an und hat ein monatliches Einkommen über 5'000 F".[2] COGNAT schätzt, dass - ausgehend von einer Umfrage aus dem Jahre 1962 (wo sich 29 % aller Franzosen positiv zu einem Winterurlaub äusserten) - die Inland-Nachfrage ungefähr vier Mal so gross sein könnte als sie heute tatsächlich ist, wenn das Angebot der französischen Wintersportorte besser auf das allgemeine Lebensniveau der potentiellen Gästeschaft abgestimmt würde.[3]

Diese aufgezeigten Merkmale der Inland-Nachfrage dürften verständlich machen, dass es gar nicht so abwegig ist, in einer Art Globaldiagnose, den Hauptharst der heutigen Gästeschaft in den französischen Wintersportorten mit "jung, reich, pariserisch" zu charakterisieren.[4]

Tabelle 8 zeigt summarisch die Entwicklung der Hotel-Logiernächte in den grossen und mittleren Wintersportorten der einzelnen Gebirgsregionen auf. Ende der 60er Jahre vereinigten die drei "Départements" der Nordalpen ("Haute Savoie", "Savoie" und "Isère") über 80 % aller Hotel-Logiernächte auf sich. Gemessen an den während eines Jahres in der gesamten Hotellerie Frankreichs registrierten Logiernächte (1970: ca. 120,2 Mio.), entsprechen die im französischen Berggebiet während des Winterhalbjahres 1969/70 erzielten Hotel-Logiernächte (ca. 3,5 Mio.) einem Anteil von knapp 3 %.[5]

---

1) zit. nach Cognat B., a.a.O., S. 20.
2) ebenda, S. 21.
3) ebenda, S. 21.
4) Bing W., "Licht und Schatten für Frankreichs Wintersporthotels", a.a.O., S. 38.
5) Tourisme International et Politique du Tourisme dans les Pays de l'OCDE, Paris 1971.

Tabelle 8 Entwicklung der Hotel-Logiernächte in den Wintersportorten des "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver", 1964/65 - 1969/70 (in Tausend)

Jahr / Gebirgsregion	1964/65		1965/66		1966/67		1967/68		1968/69		1969/70	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Nordalpen												
- "Haute-Savoie"	878	38	1'057	40	1'088	41	1'214	42	1'373	42	1'405	41
- "Savoie"	631	27	650	26	658	25	799	27	828	25	892	26
- "Isère"	307	13	370	16	393	14	359	15	506	16	594	17
Südalpen	281	12	248	10	353	13	343	11	405	12	398	11
Pyrenäen	99	4	129	4	84	4	92	3	80	2	82	2
übrige	138	6	121	4	72	3	73	2	92	3	109	3
Total	2'334	100	2'575	100	2'648	100	2'880	100	3'284	100	3'480	100
davon Ausländer-LN	-	-	216	8	212	8	230	8	230	7	244	7

Quelle: Annuaire Statistique de la France, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), Paris.

Die Hotellerie in den schweizerischen Bergzonen erbrachte vergleichsweise im Winterhalbjahr 1969/70 rund 6,1 Mio. Logiernächte (= ca. 19 % des Jahrestotals von ca. 32,4 Mio. Hotel-Logiernächten).[1] Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Hotel-Logiernächte in den französischen Wintersportorten betrug Mitte bis Ende der 60er Jahre 8,2 %. Eine Konfrontation mit dem Wachstumsrhythmus der Hotelbetten während der gleichen Zeitperiode (0,4 % pro Jahr) lässt den Schluss zu, dass die Auslastung des Beherbergungsangebotes in der französischen Gebirgshotellerie sukzessive verbessert werden konnte.

Ein Vergleich mit den übrigen wichtigen europäischen Wintersportländern bringt zum Ausdruck, dass die Wintersportorte Frankreichs heute mit Abstand den geringsten Anteil Hotel-Logiernächte aufweisen (Wintersaison 1969/70):[2]

	Anteil der Hotel-Logiernächte an der Gesamtzahl der Logiernächte
Frankreich	35 %
Deutschland	50 %
Italien	50 %
Oesterreich	55 %
Schweiz	63 %

Ueber die Entwicklung der Nachfrage in den übrigen Unterkunftsformen tappt man in Frankreich - wie schon weiter oben erwähnt wurde - völlig im Dunkeln. Das "Commissariat Général au Tourisme" erklärt allerdings, dass die Wachstumsrate der Gesamtlogiernächte im französischen Wintertourismus während der letzten Jahre ca. 10 % betragen habe.[3]

Wenn wir auch nur die Gesamtentwicklung der Hotel-Logiernächte aufgrund veröffentlichter Daten rekonstruieren konnten (durchschnittliche jährliche Wachstumsrate ca. 8 %), so erscheint der von dieser Stelle genannte Wachstumsrhythmus gleichwohl zu optimistisch zu sein. Nach COGNAT dürfte die Gesamtnachfrage viel eher jährlich um 5 bis 6 % zugenommen haben;[4] eine Schätzung, die in einer andern Untersuchung, wo gleichzeitig die jährlichen Zunahmen der Gesamtlogiernächte im Wintertourismus (zwischen 1968/69 und 1969/70) mit jener der übrigen Alpenländer Europas verglichen wurde, ihre Bestätigung findet.[5]

---

1) Eidg. Fremdenverkehrsstatistik, Bern.
2) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Analyse du développement de nouvelles stations en France", Document de travail (unveröffentlicht).
3) Besprechung mit Vertretern des "Commissariat Général au Tourisme vom 12.5.1972 in Paris.
4) Cognat B., a.a.O., S. 17.
5) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Analyse du développement de nouvelles stations en France", a.a.O.

	Jährliche Zunahme
Italien	1,8 %
Deutschland	2,7 %
Oesterreich	5,2 %
Schweiz	5,4 %
Frankreich	5,8 %

Nach Ansicht des "Commissariat Général au Tourisme" verteilen sich die Gesamt-Logiernächte aus dem Wintertourismus wie folgt auf die einzelnen Unterkunftsformen:[1]

ca. 34 % werden in der Hotellerie erzielt (der Anteil des Bettenangebotes in der Hotellerie beträgt gemäss Tabelle 2 20 %),

ca. 25 % stammen von Mietern "regelmässig" vermieteter Ferienwohnungen und Appartements (bei einem Anteil am gesamten Beherbergungsangebot von 24 %), und

ca. 6 % erbringen die Besitzer bzw. die seltenen Mieter von Zweitwohnungen (bei einem Anteil am gesamten Beherbergungsangebot von 39 %)

Wir haben - allerdings nur überschlagsmässig - versucht, die approximativen heutigen Logiernächtezahlen pro Wintersaison in den wichtigsten Unterkunftsformen aufgrund vorliegender Untersuchungsergebnisse und einiger Schätzwerte zu ermitteln:

	1,5 Mio.	(französische Winterurlauber) · 10 (durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen)[2]	= 15,0 Mio. LN
./.	30 %	(Franzosen, die ihre Winterferien im Ausland verbringen)	= 4,5 Mio. LN
		Total Inländer	= 10,5 Mio. LN
+	10 %	(Anteil Ausländer, die Winterferien in Frankreich machen)	= 1,2 Mio. LN
		Inländer und Ausländer	= 12,0 Mio. LN

1) zit. nach Edelmann K., a.a.O.
2) ebenda.

Davon:

- 34 % Hotellerie; ergibt eine durchschnittliche Bettenbesetzung[1] von 39 %. = ca. 4,08 Mio. LN
- 25 % "regelmässig" vermietete Ferienwohnungen und Appartements; durchschnittliche Bettenbesetzung von ca. 26 %. = ca. 3,00 Mio. LN
- 6 % Zweitwohnungen; durchschnittliche Bettenbesetzung von ca. 4 %. = ca. 0,72 Mio. LN

Wenn es sich hierbei auch nur um grobe und pauschale Werte handelt, so kann man die Sorgen der französischen Fremdenverkehrswirtschaft und die Kritik der Gegner der offiziellen touristischen Erschliessungspolitik angesichts der Tatsache, dass die heutige Beherbergungskapazität in den Zweitwohnungen (rund 142'000 Betten), deren Verkäufe zur Hauptsache den Entwicklungsrhythmus im französischen Berggebiet während der letzten ca. 10 Jahre diktiert haben, selbst im Winter nur zu 4 % (oder 10 mal schlechter als das Beherbergungsangebot in der Hotellerie) ausgelastet und im Sommer vielleicht überhaupt nicht benützt ist, nur zu gut verstehen.

Die oben erwähnte Umfrage der "EDEC" ging auch den Motiven für einen Winterurlaub nach. Dabei stellte sich heraus, dass vor allem der "Sport" (bei ca. 60 % aller Befragten) sowie "Gesundheit und Erholung" (ca. 26 %) Hauptantriebsmomente zur Verbringung von Winterferien sind.[2] Von den Franzosen, die französische Wintersportorte aufsuchten, wollte man des weitern die diesbezüglichen Beweggründe kennen. Neben der "attraktiven Lage der französischen Wintersportorte" (ca. 34 %) dominierten bei den entsprechenden Antworten die "vermittelte Ambiance" (ca. 30 %) und die Ende der 60er Jahre eingeführten "Devisenrestriktionen" (ca. 25 %). Diese Umfrage ergab auch eindeutig, dass die Stärke der französischen Wintersportorte - aus der Sicht der einheimischen Gäste - mehr beim erschlossenen Skigebiet und weniger bei der Gesamtgestaltung der Siedlungen liegt.[3] Bei der Wahl eines bestimmten Wintersportortes sind zur Hauptsache das vielfältige Angebot an touristischen Spezialverkehrsmitteln sowie die offerierten Unterhaltungsmöglichkeiten (das "Après-Ski") entscheidungsbeeinflussend.[4] Die funktionellen Wintersportorte der 3. Generation vermögen den französischen Gast vor allem wegen ihrer landschaftlichen Lage anzusprechen.[5]

---

1) Unter Annahme von 150 Saisontagen und unter Verwendung der in Tabelle 2 ausgewiesenen Bettenkapazitäten in den einzelnen Unterkunftsformen.
2) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 12.
3) ebenda S. 13.
4) ebenda S. 14.
5) ebenda S. 17.

Rund 59 % der befragten französischen Winterurlauber möchten keine Zweitwohnung in den Bergen kaufen. Die ca. 39 % (Vertreter aller Altersklassen und Einkommensschichten), die dagegen gewillt wären, dies zu tun, nannten als hauptsächlichste Beweggründe "die schöne Lage an der Sonne" (über 60%) wie auch die damit verbundene Möglichkeit einer vielversprechenden "Kapitalanlage" (über 50 %). Wegen der "Architektur und Gestaltung" würden dagegen nur ca. 13 % eine meist in grossen Wohnblöcken untergebrachte Zweitwohnung kaufen.[1] Die Mehrheit der potentiellen Käufer hat vielmehr grössere Vorliebe für ein Chalet (das nach Ansicht der Befragten am ehesten die gesuchte Bergatmosphäre ausstrahlt). Da aber das Chalet bei nur sporadischer Benützung auch Unannehmlichkeiten mit sich bringt (wie Schneeräumung, Heizung etc.), könnte man sich - quasi als Kompromiss - auch mit einem rustikal eingerichteten Appartement (wodurch "Chalet-Milieu" produziert würde) im Wohnkollektiv abfinden.[2]

Die unterschiedliche Wertschätzung gegenüber einzelnen Unterkunftsformen wie auch die divergierende Präferenz für den Kauf einer Zweitwohnung - je nach dem Typ eines Gebirgsfremdenverkehrsortes, den man für die Winterferien ausgesucht hat - vermittelt die nachstehende Uebersicht ausgewählter Antworten:[3]

---

1) ebenda, S. 15.
2) ebenda, S. 16.
3) ebenda, S. 18.

(A n t w o r t e n i n %)

Fragen	Chamonix (polyvalenter Fremdenverkehrsort bzw. Wintersportort traditioneller Art)	Megève (polyvalenter Fremdenverkehrsort bzw. Wintersportort traditioneller Art)	Courchevel (funktioneller Wintersportort der 2. Generation; erster Wintersportort vom Typ "Station intégrée)	La Plagne (erster funktioneller Wintersportort der 3. Generation)
"Wo wohnen Sie?"				
- Hotel	48	53	38	33
- Appartement	8	20	37	62
- Chalet	24	22	19	5
"Würden Sie eine Zweitwohnung kaufen?"				
- Ja	32	43	45	40
- "copropriété	15	68	37	70
- Chalet	85	18	33	20

Daraus geht hervor, dass in den Wintersportorten traditioneller Art (obwohl dort, wie wir unter Ziff. 32 nachwiesen, die Hotellerie als Beherbergungsform nicht zwingend überwiegt) der Hotelunterkunft der Vorzug gegeben wird (ca. 50 %). Das Appartement schätzt dagegen die Gästeschaft dieser Orte offensichtlich weniger (8 bzw. 20 %). In Courchevel halten sich die Anteile der Hotelgäste und der Mieter von Appartements noch die Waage, während in La Plagne das Appartement als Beherbergungsform dominiert (62 %). Mehr als 30 % der Gäste aller vier Wintersportorte würden gerne eine Zweitwohnung kaufen, wobei man in La Plagne (was eigentlich nicht überrascht) das Appartement nach einer "copropriété"-Formel[1]) vorzieht. Dagegen macht das Beispiel Megève, wo ebenfalls 68 % der prädisponierten Käufer Appartement-Besitzer sein möchten, erneut deutlich, dass es offensichtlich keine absoluten Gesetzmässigkeiten zwischen bevorzugter Beherbergungsform und einzelnen Typen von Gebirgsfremdenverkehrsorten gibt. Vielmehr sind die Antworten der Gäste von Megève als Indiz einer in den Wintersportorten traditioneller Art ebenfalls latenten Nachfrage nach Zweitwohnungen zu werten, was sogar selbst bei jenen Gästen der Fall zu sein scheint, denen das Milieu des Wintersportortes traditioneller Art ansonsten besser zusagt.

Wir möchten die Ausführungen zur tatsächlichen und potentiellen Inland-Nachfrage mit einigen Bemerkungen zu den im Anschluss an das Winterhalbjahr 1970/71 gemeldeten plötzlichen Frequenzrückgängen im Ausmass von 5 bis 10 %, was nicht nur in Frankreich grosses Echo auslöste, abschliessen. Die französische Presse, aber auch das Ausland sprachen im Anschluss daran von Krise und ersten augenfälligen Symptomen einer schon längere Zeit andauernden Malaise in der zu schnell gewachsenen Fremdenverkehrswirtschaft im Berggebiet. Die offiziellen Stellen bemühten sich dagegen, die Frequenzeinbussen, die von einem Abflauen der Zweitwohnungsverkäufe begleitet waren, als Folge "konjunktureller Einflüsse" und "ungünstiger Schneeverhältnisse" hinzustellen. Man verschwieg gleichzeitig auch nicht, dass sich ein Ueberangebot an Zweitwohnungen im französischen Berggebiet anzubahnen drohe. Die Zeit nach diesem plötzlichen Nachfrage-Rückgang erscheint uns noch zu kurz, um eine entsprechende objektive Wertung vorzunehmen. Der "schwarze" Winter 1970/71 dürfte aber die Labilität der neueren französischen touristischen Erschliessungsbestrebungen, die zur Hauptsache vom Verkauf von Zweitwohnungen abhängen, augenfällig an den Tag gebracht haben; denn offensichtlich waren viele auf den Wiederverkaufsgewinn ausgehende potentielle Erstkäufer von Zweitwohnungen durch die gemeldeten Frequenzrückgänge, die sie möglicherweise ebenfalls als erste Anzeichen einer strukturellen Aenderung deuteten, in Zweifel geraten.

332 Die bisherige Nachfrage aus dem Ausland

Sie betrug in den vergangenen Jahren, bezogen auf die gesamten Hotel-Logiernächte weniger als 10 % (vgl. Tabelle 8). In einigen wenigen Wintersportorten der Nordalpen soll der Ausländeranteil um ca. 15 % pendeln.[2])

---

1) vgl. S. 160 ff.
2) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 9.

Wie sich im Rahmen einer Umfrage bei den Promotoren funktioneller Wintersportorte der 3. Generation herausstellte, betrachten diese ein Auslandsgäste-Kontingent um 20 % als erstrebenswert; ansonsten würde die von ausländischen Gästen gesuchte französische Ambiance in den Wintersportorten verloren gehen.[1]

Zum Vergleich möge dienen, dass z.B. von den für das Winterhalbjahr 1970/71 in den schweizerischen Bergzonen ausgewiesenen 6,62 Mio. Hotel-Logiernächten mehr als 60 % von Gästen aus dem Ausland stammten.[2] Dass Frankreich, gemessen an den Logiernächten sämtlicher Unterkunftsformen, den kleinsten Anteil internationaler Kundschaft im Wintertourismus gegenüber den andern europäischen Wintersportländern aufweist, geht aus der folgenden Aufstellung hervor (Winterhalbjahr 1969/70):[3]

Frankreich	4 %
Deutschland	5 %
Italien	10 %
Oesterreich	57 %
Schweiz	73 %

Nach Herkunftsländern betrachtet, sind es gemäss Tabelle 9 vor allem Touristen aus Belgien und Luxemburg (ca. 22 %), der Bundesrepublik (ca. 15 %), den USA (ca. 14 %) und Italien (ca. 13 %), die das Hauptkongingent ausländischer Gäste bilden. Insgesamt resultierten von der Nachfrage aus dem Ausland während des Winterhalbjahres 1969/70 in den grossen und mittleren französischen Wintersportorten 244'000 Hotel-Logiernächte (Tabelle 8).

Als zukünftiger, erfolgsversprechender Markt wird in Frankreich vor allem der deutsche Markt angesehen, wobei man sich aber des Handicaps der Sprache (in den französischen Wintersportorten spricht das Personal nur selten deutsch) gegenüber der Schweiz und Oesterreich voll bewusst ist. Hoffnungen setzt man gleichfalls auf den amerikanischen, kanadischen und schwedischen Markt.[4] Es waren deshalb vorwiegend diese Länder, wo im Anschluss an die Olympischen Spiele in Grenoble und unter Ausnützung der durchschlagenden Erfolge der französischen Skichampions während der 60er Jahre zu grossen Werbeaktionen durch das "Commissariat Général au Tourisme" wie auch das "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver" ausgeholt wurde. Zweifelsohne erfolgte der mit öffentlichen Geldern finanzierte Aufbau der französischen Ski-Nationalmannschaft in erster Linie mit der Absicht, die erhofften Skierfolge später in der Werbung für den französischen Wintertourismus auswerten zu können. So gelten nach LAVAUD, neben den im Ausland tätigen Skilehrern, die Skiasse als beste Propagandisten für den Wintertourismus. Das Prestige von Jean-Claude Killy, des dreifa-

---

1) ebenda, S. 9.
2) Eidg. Fremdenverkehrsstatistik, Bern.
3) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme(ACAU), "Analyse du developpement de nouvelles stations en France", a.a.O.
4) Lavaud B., a.a.O., S. 37.

chen Olympiasiegers von Grenoble, schätzt er deshalb in der Wirkung auch grösser ein als eine gesamte nationale touristische Werbekampagne hergebrachter Art.[1]

Tabelle 9 Herkunft der Auslandsgäste in den Wintersportorten des "Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver", 1967/68 - 1969/70 (Prozentanteile der Hotel-Logiernächte)

	1967/68	1968/69	1969/70
Belgien-Luxemburg	20,0	23,4	21,9
Deutschland	15,9	14,1	14,8
Grossbritannien, Irland	7,7	6,3	7,0
Italien	13,1	15,4	12,6
Kanada	3,3	4,0	3,8
Lateinamerika	1,3	1,5	1,8
Naher und Mittlerer Osten	1,7	1,5	1,2
Niederlande	2,4	3,0	3,1
Oesterreich	2,9	1,5	1,0
Schweiz	4,3	3,7	3,6
Skandinavien	6,0	5,4	5,5
Spanien, Portugal	2,7	3,0	3,3
USA	12,4	12,0	14,4
andere Länder	6,3	5,2	6,0
Total	100	100	100

Quelle: Annuaire Statistique de la France, a.a.O.

1) ebenda, S. 37.

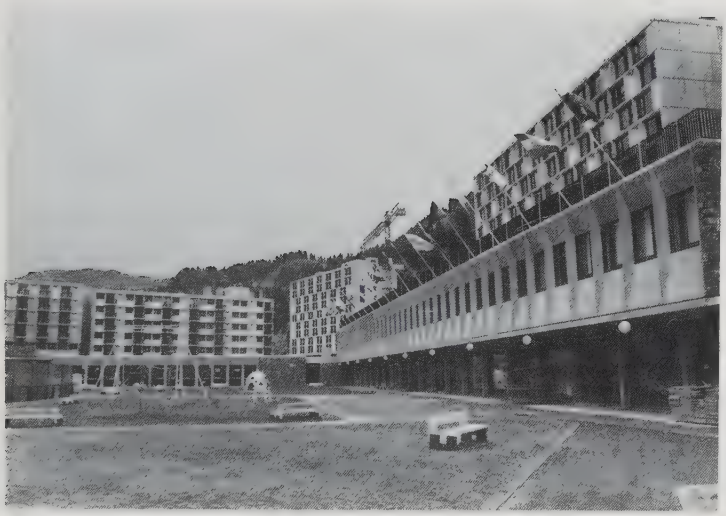
LA PLAGNE

AIME – LA PLAGNE

LES ARCS

AVORIAZ

FLAINE



LES MENUIRES

TIGNES – VAL CLARET

4 Zusammenfassung der Entwicklungs- und Situationsanalyse

41 Die einzelnen touristischen Siedlungstypen

In einer Art Globaldiagnose lassen sich folgende wesentliche Eigenheiten der touristischen Erschliessung in den französischen Bergzonen festhalten:

- Angesichts der für den Wintersport zum Teil ungünstigen Lage der traditionellen Sommer-Gebirgsfremdenverkehrsorte (Alpinistenzentren, Bade- und Höhenkurorte) wie der bestehenden Bergbauerndörfer, und getrieben vom Willen, ernsthaft im Konkurrenzkampf der europäischen Länder um die Gunst internationaler Wintersportgäste mitsprechen zu können, zeichnete sich in Frankreich Mitte der dreissiger Jahre eine neue Entwicklungsrichtung des touristischen Ausbaus der Gebirgsregionen - in Form funktioneller "ex-nihilo"-Wintersportorte, die getrennt von den meist in den Talböden gelegenen Wohnstätten der einheimischen Bevölkerung entstanden - ab.

- Die gleichzeitig weiterwachsenden alten wie die bis in die heutige Zeit neu erschienenen polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte traditioneller Art weisen im wesentlichen folgende Gemeinsamkeiten auf:

  . In ihrer Siedlungsstruktur breiteten sie sich entweder linear in zwei entgegengesetzten Richtungen oder konzentrisch, ausgehend von einem Kern eines bestehenden Bergbauerndorfes, aus. Das Wachstum wie die Transformation Bergbauerndorf zu polyvalentem Gebirgsfremdenverkehrsort vollzogen sich schrittweise und der Aufbau eines touristischen Gesamtangebotes erstreckte sich meist über Jahrzehnte.

  . Sie verzeichnen eine Höhenlage um 1'000 bis 1'200 m und besitzen spezifische Einrichtungen für den Sommer- und Wintertourismus.

  . Die einst starke Nachfrage im Sommer stagniert fast überall oder geht ständig zurück.

  . Konkrete Vorstellungen oder sogar Pläne über den Weiter- und Endausbau fehlten oft weitgehend und liegen auch heute meist nicht vor.

  . Die Realisierung all dieser Orte wurde von einer Vielzahl von Einzelinitiativen getragen; eine Entwicklungsart, die planerisch (im technischen, wirtschaftlichen und sozialen Bereich) nur sehr schwer beeinflussbar ist, bzw. ein dermassen tiefgreifendes planungspolitisches Instrumentarium erheischt, dass dessen Akzeptierung politisch kaum bestehen kann. Die Pluralität sich zur Hauptsache lediglich an der eigenen Unternehmung orientierenden Einzelinitianten und Investoren sowie entsprechend komplizierte Entscheidungsmechanismen dominieren fast überall.

- Die zu Beginn der dreissiger Jahre erstmals erscheinenden, aus dem Nichts und von Grund auf gebauten funktionellen Wintersportorte weisen demgegenüber folgende wesentliche Besonderheiten auf:

  . Wegleitend bei der Standortwahl war die Eignung für den Winter- und speziell den Skisport; diese zur Hauptsache für den Wintersport geschaf-

fenen touristischen Zentren liegen denn auch ausnahmslos in Höhen über 1'600 m.

. Die sog. 1. Generation solcher neuer touristischer Siedlungen entwickelte sich entsprechend der polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte traditioneller Art weiterhin nach dem Prinzip des "laisser-faire", so dass sie sich im gesamten Siedlungsgefüge (Nebeneinander jeglicher Bauformen verschiedener Zeitepochen) nicht wesentlich von diesen unterscheiden. Es waren auch hier die privaten (sich meist rivalisierenden) Einzelinitianten und der Zufall, die den Wachstumsrhythmus bestimmten.

. Diese nun einsetzende fast ausschliesslich nur auf den Wintertourismus ausgerichtete Betrachtungsweise bei der Fremdenverkehrserschliessung im französischen Berggebiet bringt augenfällig zum Ausdruck, dass der touristischen Sommernutzung der Bergzonen in Frankreich schon sehr früh nurmehr geringe Chancen eingeräumt bzw. die entsprechenden Angebote in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten traditioneller Art als ausreichend zur Befriedigung der entsprechenden Nachfrage betrachtet wurden. Die originäre Besiedlungsstruktur - namentlich in den französischen Alpen - führte zur Einsicht, dass die in den traditionellen Sommergebirgskurorten wie auch in den bestehenden Bergbauerndörfern vorhandenen natürlichen Verhältnisse mit den Anforderungskriterien des Wintersportlers nur selten in Uebereinstimmung zu bringen waren, was eine Standortverlegung der neu entstehenden funktionellen Wintersportorte auf Höhenlagen über 1'600 bewirkte.

. Die Verantwortung für die Projektrealisierung von Courchevel-1850, ein Wintersportort, der als Hauptvertreter der sog. 2. Generation zu betrachten ist, übernahm nach dem 2. Weltkrieg - als Novität der touristischen Entwicklung im französischen Berggebiet - erstmals die öffentliche Hand. Eines der Hauptziele in der Startphase bildete der grösstmögliche Erwerb von Boden durch das "Département Savoie" für eine gesicherte mittel- und langfristige Entwicklung dieses Ortes. Neu war auch die Nominierung eines eigentlichen Gestaltungsbeauftragten, der Courchevel-1850 in baulicher Beziehung zu einem einheitlichen "Kurortsdesign" verhelfen sollte. Mit der Realisierung dieses neuen Wintersportortes verbindet sich ebenfalls der Wegfall der bisherigen traditionellen Bauweise (Gibeldach-Chalets und Hotels kleiner Dimensionierung).

. Ab ca. 1960 kristallisierte sich eine eigentliche neue touristische Erschliessungsdoktrin für das französische Berggebiet heraus, die ihre Anwendung in den funktionellen Wintersportorten der sog. 3. Generation fand. Die dabei festzustellende verstärkte staatliche Intervention leitete sich aus dem Umstand ab, dass das "touristische Wettrüsten" in den übrigen Alpenländern nach dem 2. Weltkrieg unvermindert andauerte und sich Frankreich seit 1946 immer deutlicher der Gefahr ausgesetzt sah, endgültig aus dem Konkurrezkampf um den internationalen Gast geworfen zu werden. Als erstes Abbild der neuen touristischen Erschliessungspolitik präsentierte sich zu Beginn der 60er Jahre La Plagne, wo die gesamte Planung und Realisierung in einer Hand - bei einer privaten Promotoren-Gesellschaft - lag. Neben diesem durch Galerien verbun-

denen "Ein-Block"-Gebilde, wo Beherbergung, Kurortseinrichtungen, Dienstleistungen und selbst die Abfahrtsstellen der touristischen Spezialverkehrsmittel "unter einem Dach" zusammengefasst sind, entstanden in der Folge auch von diesem Leitbild abweichende neue Siedlungstypen (z.B. angedeutete Dezentralisation durch optisch getrennte einzelne Siedlungseinheiten auf relativ engem Raum).

. Die funktionellen Wintersportorte der 3. Generation lassen sich zur Hauptsache durch folgende Gemeinsamkeiten umschreiben:

.. Die Verantwortung für Planung und Realisierung liegt bei einem einzigen Projektleiter (dem Promotor).

.. Die Dimensionierung der einzelnen Bauetappen wie des Endausbaus wird von allem Anfang an - abgeleitet aus dem umliegenden Skigebietspotential - festgelegt.

.. Die Möglichkeit einer touristischen Sommernutzung scheint überhaupt nicht in die Planungsüberlegungen der ersten Aufbaujahre hineinzuspielen. Ein gewisses Interesse für eine spätere Aktivierung der Sommersaison besteht höchstens bei gleichzeitig guten Voraussetzungen für den Sommerskilauf.

.. Ursprüngliches Bergbauerndorf und neuer, im Alpweidegebiet entstehender Wintersportort entwickeln sich völlig unabhängig voneinander.

.. Aus platzsparenden Gründen und wegen des oft schlechten Baugrundes in den auserwählten Standorten wird in die Höhe gebaut. 10- und mehr stöckige Grosswohneinheiten, wo verschiedene Beherbergungsarten (Appartements, Hotels) untergebracht sind, und die sich in der äusseren Gestaltung nicht wesentlich von den neu entstandenen Wohnblöcken in den Vorstädten grosser europäischer Ballungszentren unterscheiden, prägen das Siedlungsbild.

- Wenn auch anteilsmässig der polyvalente Gebirgsfremdenverkehrsort traditioneller Art heute noch überwiegt, so haben die funktionellen Wintersportorte vor allem in den französischen Alpen bereits eine namhafte Ausbreitung gefunden; in gewissen Gebieten der Nordalpen (so im Raume "Tarantaise-Vanoise") beschränkt sich das touristische Angebot fast ausschliesslich auf den Typ der funktionellen Wintersportorte. Obwohl das Wachstum und das Entstehen neuer polyvalenter Fremdenverkehrsorte traditioneller Art nach wie vor andauert, so richtet sich das Interesse und die Aktivität des Staates im französischen Berggebiet im jetzigen Zeitpunkt fast ausschliesslich nur auf den Neu- und Weiterausbau der funktionellen Wintersportorte.

42 Strukturmerkmale des Beherbergungsangebotes

- Von den total ermittelten ca. 430'000 Betten in allen touristischen Unterkunftsformen in den französischen Bergzonen befinden sich über 60 % in Ferienwohnungen, Appartements und Chalets und nur 20 % in Hotels oder hotelähnlichen Beherbergungsarten. Beinahe 40 % der Ferienwohnungen, Appartements und Chalets haben den Charakter von Zweitwohnungen,

die "in der Regel" nicht vermietet werden, bzw. nur zwei- bis dreimal pro Saison während vielleicht 10 Tagen vom Eigentümer besetzt sind. Diese fast doppelt so grosse Beherbergungskapazität wie jene der Hotellerie kann deshalb auch nicht zu den Gastbetten im engeren Sinne gezählt werden, was - wie die Verantwortlichen auch fast durchwegs heute eingestehen - eine Hauptschwäche der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes darstellt.

- Wir wiesen auch nach, dass die Bettenkontingente der einzelnen Unterkunftsformen nicht so eindeutig vom Typ des Gebirgsfremdenverkehrsortes abhängen, wie es selbst kritische Stimmen in den übrigen Alpenländern wahrhaben wollen. Vielmehr ist die Stagnation oder sogar der Rückgang des Hotelbettenangebotes einerseits und das explosive Anwachsen der Zweitwohnungen andererseits in allen Gebirgsfremdenverkehrsorten Frankreichs als eine von der Nachfrage diktierte Zeiterscheinung zu deuten. Dagegen wird offensichtlich die Erweiterung des Bettenangebotes für den Jugend- und Sozialtourismus in den funktionellen Wintersportorten vernachlässigt, bzw. man visiert dort, anstelle einer Gästeschaft aller sozialen Klassen, vorwiegend jüngere Gäste (Skisportler) oberer Einkommensschichten an.

43 Die Nachfrageverhältnisse

- Gemessen an der Gesamtheit der französischen Bevölkerung, die während eines Jahres Ferien verbringt (über 50 %), machten die Winterurlauber bisher nur einen sehr kleinen Anteil aus (ca. 2 %). Die relativ grosse Zahl, die gleichzeitig Wintersportorte im Ausland aufsucht, muss als Indiz gelten, dass das Angebot für Winterferien im eigenen Lande längst nicht alle Franzosen, sondern nur ganz spezielle Schichten anzusprechen vermag.

- Neben der spezifischen Herkunft der französischen Gäste (grosses Kontingent aus Paris und seinen Vorstädten) und dem beträchtlichen Anteil junger Klienten (15 - 24jährige) ergaben verschiedene durchgeführte Marktuntersuchungen auch, dass die Wintersportnachfrage in Frankreich in hohem Masse einkommensabhängig ist.

- Es vermag wohl im Anschluss an die Ausführungen zum Beherbergungsangebot ebenfalls wenig zu überraschen, dass die französischen Wintersportorte im Vergleich zu jenen in den übrigen Alpenländern mit Abstand den geringsten Anteil Hotel-Logiernächte verzeichnen.

- Die Sorgen der französischen Fremdenverkehrswirtschaft und die Stimmen der Gegner der offiziellen touristischen Erschliessungsdoktrin werden bei der Feststellung, dass die heutige Beherbergungskapazität in den Zweitwohnungen (deren Verkäufe zur Hauptsache den touristischen Entwicklungsrhythmus im französischen Berggebiet während der letzten Jahre diktiert haben) selbst im Winter ca. 10 mal schlechter als das Bettenangebot der Hotellerie ausgelastet ist und im Sommer vielfach sogar überhaupt sogar leersteht, um so verständlicher.

- Zweitwohnungen in den Bergen kaufen die Franzosen vor allem wegen der "schönen Lage an der Sonne" wie auch wegen der damit verbundenen Möglich-

keit einer "vielversprechenden Kapitalanlage". Architektur und Gestaltung der grossdimensionierten Gebirgs-Wohnkollektive gehören dagegen nicht zu den dominierenden Kaufmotiven; die spezifische Käuferschaft scheint aber den angebotenen, vielerorts normierten "Siedlungsdesign", weil die vorher genannten Beweggründe deutlich überwiegen, stillschweigend (heute noch) zu akzeptieren.

- Der Anteil ausländischer Gäste in den französischen Wintersportorten ist namentlich im Vergleich zur Schweiz und zu Oesterreich äusserst klein (ca. 4 % gemessen an den Logiernächten sämtlicher Unterkunftsformen).
- Die vielerorts festgestellten Frequenzrückgänge während der Wintersaison 1970/71, die auch in der Folge von einem Abflauen der Nachfrage nach Zweitwohnungen begleitet waren, haben eindrücklich und erstmals so augenfällig die Labilität der neuen französischen touristischen Erschliessungsbestrebungen, die zur Hauptsache vom reibungslosen, vielleicht ebenfalls zu optimistisch antizipierten Verkauf von Zweitwohnungen abhängen, offenbart.

2. TEIL

PLANUNG UND REALISIERUNG DER FUNKTIONELLEN WINTERSPORTORTE DER 2. UND 3. GENERATION

1 Die Trägerschaften

11 Der Grundsatz der "koordinierenden, zentralisierten Projektleitung"

Wir erwähnten schon weiter oben die Zusammenfassung der Verantwortung für die Planung und Realisierung eines touristischen Gesamtangebotes "in einer Hand" als besonderes, sich erstmals bei den funktionellen Wintersportorten der 2. Generation abzeichnendes und ab Beginn der 60er Jahre noch deutlichere Ausprägung findendes Merkmal. Im folgenden möchten wir die Gründe, die aus französischer Sicht zur Forderung einer solchen "koordinierenden, zentralisierten Projektleitung"[1]) bei der Schaffung neuer Wintersportorte geführt haben, aufzuzeigen versuchen.

Einmal ergaben die aus bestehenden Bergbauerndörfern oder Sommer-Gebirgskurorten hervorgegangenen Wintersportzentren traditioneller Art, dass die Interessen der vielen Einzelinitianten (z.B. Hoteliers, Besitzer von touristischen Spezialverkehrsmitteln, Gewerbetreibenden usw.) nur in den seltensten Fällen unter einen Nenner zu bringen sind, und dass eine solche Dispersion der Entscheidungsträger wie auch der stark aufgestückelte private Bodenbesitz der Entwicklung eines Wintersportortes in hohem Masse abträglich waren. Eine Zusammenfassung der divergierenden Einzelinteressen der Fremdenverkehrsunternehmer im Dienste koordinierter Aktionen existierte in diesen Orten vielleicht wohl formal (z.B. durch bestehende Verkehrsvereine); die Wirklichkeit des Alltags liess aber von einer solchen (zum vorneherein recht lockeren) Institutionalisierung gemeinsamer Absichten wenig erkennen. U.E. wurde mit der Erkenntnis dieser Gegebenheiten wohl einer der entscheidendsten Mängel des Aufbaus einer Fremdenverkehrswirtschaft innerhalb einer Gemeinde aufgegriffen; denn diese geschilderte Situation der Interessenauffächerung und die allzu sehr vom Zufall abhängigen "unkonzertierten" Einzelaktionen bilden auch heute noch - und dies nicht nur in Frankreich - in vielen Fällen den Hauptgrund krasser Fehlentwicklungen und eigentlicher Ortskrisen.

Mit der Forderung einer rechtswirksamen, institutionalisierten koordinierenden, zentralisierten Projektleitung für neu entstehende Wintersportorte versuchte man in Frankreich vergleichsweise schon recht früh der heute weitverbreiteten Leitidee, dass ein Fremdenverkehrsort als "Unternehmung" aufzufassen sei und demzufolge auch entsprechend geführt werden müsse, nachzuleben.

Die Verantwortung für die Schaffung eines Gesamtangebotes für den Wintertourismus (Skigebiet, touristische Spezialverkehrsmittel, Beherbergung, Dienstleistungen, Kurortseinrichtungen) kann nach CUMIN - ohne grosse Abstriche an den Funktionalismus dieser stark ineinandergreifenden Elemente - nicht auf verschiedene Einzelinitianten übertragen werden, deren gegensei-

1) In Frankreich ist hierfür die Bezeichnung "maître d'oeuvre d'unique" geläufig (Cambau V., "La réalisation des stations de sports d'hiver", in: Urbanisme No 116, Paris 1970, S. 32).

tige Bindung gemäss der Situation in den Wintersportorten traditioneller Art nur lose und nicht eindeutig festgelegt ist. Es dürfte ebenfalls kaum widerlegbar sein, dass - wie der gleiche Autor ausführt - das Gleichgewicht zwischen den Kapazitäten des erschlossenen Skigebietes und entsprechender Gästeunterkünfte wie auch die Abstimmung der übrigen Angebotselemente bei verschiedenen, wirtschaftlich und/oder rechtlich nicht aneinander gebundenen Trägern eine Illusion bleibt.[1]

LAVAUD sieht in der koordinierenden, zentralisierten Projektleitung eines der wichtigsten Instrumente um den im französischen Berggebiet besonders ausgeprägten Disproportionen innerhalb der einzelnen Unterkunftsformen entgegenzuwirken.[2]

Mit der nach dem Zweiten Weltkrieg eingeleiteten Realisierung von Courchevel-1850, das "Modell" für weitere neue Stationen und Exerzierfeld für Verbesserungen in den bestehenden Wintersportorten werden sollte, fand die zentralisierte Projektleitung ihre praktische Anwendung; und zwar wahrgenommen durch das "Département Savoie", das für den Bau und Betrieb sämtlicher touristischer Spezialverkehrsmittel, die infrastrukturelle Erschliessung und die Parzellierung des für die Besiedlung vorgesehenen Bodens verantwortlich zeichnete. Den Bau der Unterkünfte überliess man hingegen privaten Interessenten, wobei der Verkauf von erschlossenen Grundstücken von bestimmten Auflagen (Baustil, Ausführungsfrist usw.) abhängig gemacht wurde.

Courchevel-1850 wie auch Chamrousse, ein ebenfalls durch die öffentliche Hand ("Département Isère") lancierter Wintersportort, verdeutlichten aber schon recht bald, dass, obwohl Bauvolumen und -höhe für jede vom "Département" erschlossene und an private Interessenten verkaufte Parzelle vorgegeben waren, selbst das detaillierteste Pflichtenheft für jeden einzelnen Bauherrn keine abgestimmte Gesamtgestaltung der Siedlung, wo der Funktionalismus (Ausrichtung auf den "rationellsten" Tagesablauf für den Skifahrer) oberstes Prinzip bildet, garantieren kann. Der nicht in die zentralisierte Projektleitung miteinbezogene Beherbergungssektor, der wegen der kurzfristigen Rentabilitätserwartungen im Bereich der "Produktion" von Zweitwohnungen auch genügend Investoren fand, entwickelte sich in beiden genannten Orten nicht nach den originären Vorstellungen ihrer Planer. Einerseits gerieten die übrigen Angebotselemente, für die wegen der weniger günstigen Gewinnaussichten die öffentliche Hand alleiniger Geldgeber war, im Vergleich zum Bettenangebot in starken Verzug. Andererseits entstanden auch ausserhalb des ursprünglich zur Ueberbauung vorgesehenen und deshalb von den "Départements" nicht erworbenen Gebietes "wilde" Ueberbauungen. Es waren und sind denn auch heute diese Siedlungen, deren

---

1) Cumin G., "Les stations intégrées", in: Urbanisme, a.a.O., S. 53.
2) Lavaud B., a.a.O., S. 59.

Entwicklung planerisch überhaupt nicht oder erst zu spät (z.B. durch einen zu Beginn der 60er Jahre in Courchevel verhängten befristeten allgemeinen Baustop) in den Griff genommen wurde und die sämtliche ursprünglichen Kapazitätsberechnungen (ausgerichtet auf ein kontinuierliches Gleichgewicht der einzelnen Angebotselemente) der Initianten von Courchevel und Chamrousse über den Haufen warfen.

In La Plagne, jenem funktionellen Wintersportort, der die 3. Generation einleitete, umfasst deshalb als weitere Konsequenz der geschilderten Erfahrungen die koordinierende, zentralisierte Projektleitung, die - in Abkehr von der direkten Intervention der öffentlichen Hand - ein privater Träger wahrnimmt, Planung, Bau und Betrieb der gesamten Station, was inskünftiger Modellfall für funktionelle Wintersportorte werden sollte.

Wir bezeichnen in der Folge natürliche und juristische Personen, gemischtwirtschaftliche und öffentliche Körperschaften, die die Funktion eines koordinierenden Initianten bzw. Projektleiters ausüben und die als zentralisierte Entscheidungsträger auch die Budgets der privaten Interessenten wie die Gelder der öffentlichen Hand für das geplante Vorhaben in einer "Kapitalsammelstelle" zusammenfassen, gemäss französischem Sprachgebrauch als Promotoren eines Wintersportortes.

12 Die Ausübung der Promotor-Funktion

Die unter 11 näher umschriebene koordinierende, zentralisierte Projektleitung bei der Realisierung neuer Wintersportorte kann im Prinzip von den folgenden Trägern (Promotoren) ausgeübt werden:

- Von der öffentlichen Hand: Gemeinde, Gemeindeverband, gemischter Verband (Gemeinden und "Départements"), "Départements".
- Von gemischtwirtschaftlichen Institutionen.
- Von natürlichen und juristischen Personen.

Während in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg der französische Staat die Gemeinden und "Départements" - mangels Interesse der Privatwirtschaft - ermutigte, sich direkt am Aufbau eines konkurrenzfähigen Angebotes für den Wintertourismus zu beteiligen, empfiehlt "Paris" seit Beginn der 60er Jahre den lokalen Behörden, die diesbezügliche Initiative interessierten privaten Initianten zu überlassen. Courchevel-1850 und Chamrousse blieben denn auch in der Nachkriegszeit die einzigen Beispiele, wo die öffentliche Hand in grösserem Umfange als Promotor auftrat. In den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation liegt diese Aufgabe viel eher schwergewichtig (siehe Abb. 11) bei privaten Personen oder Gesellschaften, die - wie wir noch sehen werden - aufgrund detaillierter vertraglicher Vereinbarungen als Konzessionsnehmer der öffentlichen Hand handeln. Die direkte Intervention der öffentlichen Hand - namentlich der Gemeinden - überwiegt dagegen in den neuen (nach dem 2. Weltkrieg) gemäss traditionellem Muster aus Bergbauernsiedlungen hervorgehenden kleinen Wintersportplätzen ("ski de village"), an deren Ausbau sowohl die privaten Investoren wie auch der Staat zur Zeit sehr geringes Interesse zeigen.

Abb. 11 Die Träger der Promotoren-Funktion in einigen ausgewählten Wintersportorten

	Erschliessung des Skigebietes	infrastrukturelle Erschliessung des Siedlungsgebietes/ Parzellierung	Bau und Verkauf von touristischen Unterkünften	Betrieb der gesamten Station
Chamrousse (2. Generation)		x		
Courchevel (2. Generation)	x	x		
Les Arcs (3. Generation)	o	o	o	o
Avoriaz (3. Generation)	o	o	o	o
Le Corbier (3. Generation)	o	o	o	o
La Plagne (3. Generation)	o	o	o	o
Tignes/Val Claret (3. Generation)	o	o	o	o

x : öffentlicher Promotor
o : privater Promotor

Quelle: Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 49.

Es gibt auch einige wenige Beispiele von funktionellen Wintersportorten der 3. Generation, wo nicht, wie schon fast inzwischen zur Regel geworden, eine private Gesellschaft, sondern eine gemischtwirtschaftliche Institution die Funktion des Promotors innehat (z.B. in Flaine, Les Menuires und Orcières-Merlette). In Frankreich sind die Gemeinden seit 1926 und die "Départements" seit 1955 ermächtigt, sich am Bau von öffentlichen Anlagen in Verbindung mit privatem Kapital zu beteiligen.[1]

An der gemischtwirtschaftlichen Promotor-Gesellschaft "Arve-Giffre" (benannt nach dem zu erschliessenden Hauptmassiv) von Flaine partizipiert die öffentliche Hand mit 51 % (zu 20 % das "Département Haute-Savoie" und zu 31 % drei direktinteressierte Gemeinden) sowie Privatkapital mit 41 %, wobei die Führung der Gesellschaft eindeutig bei den privaten Interessenten liegt, was "Département" und Gemeinden, trotz ihrer Kapitalmehrheit, wie PERRIN festhält, auch stillschweigend gewähren lassen.[2] Diese Gesellschaft beschränkt ihre Tätigkeit - als Konzessionsnehmerin des "Département" - auf den Bau und Unterhalt der Haupterschliessungsstrasse sowie gewisse weitere Bereiche der infrastrukturellen Ausstattung, während die Hauptkomponenten des touristischen Angebotes (Skigebiet und Beherbergung) von einer privaten Promotor-Gruppe realisiert werden.

Als gemischtwirtschaftliche Promotor-Gesellschaften - und zwar im weiteren Sinne - sind auch jene Trägerorganisationen zu bezeichnen, wo nicht Private Partner des "Département" und/oder der Gemeinde sind, sondern Handels- und Wirtschaftskammern, öffentliche Finanzinstitute und dergleichen. Dies ist der Fall bei der "Société d'équipement pour la Vallée des Belleville" (SODEVAB), deren Kapital zu rund 60 % aus Geldern des "Département Savoie" und verschiedener Gemeinden stammt sowie zu 40 % öffentlichen Finanzinstituten (z.B. der "Caisse des dépôts et consignations") gehört. Diese Gesellschaft trägt die Verantwortung für die gesamte infrastrukturelle Erschliessung von Les Menuires und den Bau der touristischen Spezialverkehrsmittel dieses Wintersportortes.[3]

Vor allem die Schwerfälligkeit des Entscheidungsapparates innerhalb einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft sowie oft fehlende systematische Beurteilung der Erfolgsaussichten von Investitionsvorhaben führten dazu, dass von einer dermassen strukturierten Promotor-Institution heute - obwohl über die ideale Rechtsform der Träger noch nicht Einhelligkeit besteht - schon entschieden abgeraten und dem privaten Promotor als koordinierender, zentralisierter Projektleiter der Vorzug gegeben wird.[4] Die rechtliche Regelung dieses als Konzessionsnehmer der öffentlichen Hand ausgeübten Mandates bildet Gegenstand der folgenden Ausführungen.

---

1) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 33 f.
2) ebenda, S. 34.
3) ebenda, S. 35.
4) ebenda, S. 107; Lavaud B., a.a.O., S. 61.

13 Der Konzessionsvertrag

Aus den Erläuterungen unter Ziff. 11 und 12 sollte hervorgegangen sein, dass für die Gemeinden bzw. "Départements" bei Beginn einer geplanten Erschliessung ihrer Territorien zwei Handlungsalternativen in bezug auf die Ausführung der Projekte denkmöglich sind:

- Die öffentliche Hand beauftragt einen Dritten als Promotor zu agieren, wobei das rechtliche Verhältnis und insbesondere die gegenseitigen Rechte und Pflichten durch einen Konzessionsvertrag geregelt werden.
- Die öffentliche Hand (Gemeinde und/oder "Département") tritt selbst als Promotor auf ("rêgie directe"); wir erinnern, dass dieses Vorgehen bei grösseren Projekten funktioneller Wintersportorte der 2. und 3. Generation (mit Ausnahme von Courchevel und Chamrousse) nicht zum Zuge kam, sondern sich auf kleinere Operationen ("ski de village"), wo das Interesse der privaten Initiative fehlte, beschränkte. Der Grund der begrenzten Anwendungsmöglichkeit dieser Realisierungsformel liegt zur Hauptsache in den beschränkten finanziellen Mitteln der Gemeinden und "Départements".

Der Konzessionsvertrag, der die lokalen Körperschaften von vielen Risiken des finanziellen Engagements bei touristischen Objekten entbindet, wurde in den vergangenen beiden Jahrzehnten vor allem im "Département Isère" angewandt; er findet nun aber auch in anderen "Départements" der Alpen Verbreitung.

Obschon die verschiedensten Formen von Konzessionsverträgen (siehe ANHANG I, der schematisch das Spektrum solcher Vereinbarungen aufzeigen soll) bekannt sind und trotz wiederholter Forderung, ein vom Staat legifizierter Norm-Vertrag nicht besteht, lassen sich drei Haupttypen unterscheiden:[1])

- Der Promotor (und Konzessionsnehmer) wird mit dem Bau eines Netzes von touristischen Spezialverkehrsmitteln und/oder einer touristischen Siedlung auf einem Teil des Territoriums einer oder mehrerer Gemeinden beauftragt.
- Der Promotor (und Konzessionsnehmer) trägt die Verantwortung für den Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel.
- Der Promotor (und Konzessionsnehmer) verpflichtet sich, den Betrieb der von der öffentlichen Hand gebauten touristischen Spezialverkehrsmittel zu übernehmen.

In neuester Zeit sind in einigen "Départements" Vereinheitlichkeits-Bestrebungen in bezug auf die Ausgestaltung eines Konzessionsvertrages erkennbar, der in einer gewissen Verallgemeinerung die folgenden Dokumente umfasst:

---

1) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 92 ff.

- die eigentliche Konzession
- das Pflichtenheft für den Bau und Betrieb touristischer Spezialverkehrsmittel
- das Pflichtenheft für die Ueberbauung des Siedlungsgebietes
- die "Harmonisierungs-Vereinbarung" ("convention d'harmonisation") der Konzessionsgeber bezüglich Erschliessung eines Skigebietes, das sich auf dem Territorium mehrerer Gemeinden befindet.

a) Die eigentliche Konzession

Sie wird in der Regel über einen Zeitraum von 30 Jahren abgeschlossen.[1] Neben einer allfälligen Erklärung des Erschliessungs-Projektes zu einem "Vorhaben des öffentlichen Interesses"[2] durch die oberste Behörde des "Département" (den "Préfet") und der zahlenmässigen Fixierung der zu realisierenden Betten in der neuen touristischen Siedlung im Ingress, umschreibt das Konzessions-Dokument die gegenseitigen Verpflichtungen der Vertrags-Kontrahenten; z.B.:

Pflichten des Konzessionsnehmers

- Vornahme von Projektdetailstudien
- Erschliessung des abgetretenen Skigebietes, Ausführung des umschriebenen Bauprogramms und Gewährleistung des Betriebes der touristischen Anlagen während der Dauer der Konzession (die entsprechenden Präzisierungen befinden sich in den Pflichtenheften und allfälligen technischen Dossiers und Etappenplänen)
- Bezahlung einer Konzessions-Entschädigung
- Gewährung eines Vorkaufsrechtes an den Konzessionsgeber und allfällige weitere ursprüngliche Bodenbesitzer für erschlossene, parzellierte Grundstücke und alle gebauten touristischen Anlagen.
- Rekrutierung des Personals aus der die Erschliessungsrechte abtretenden Gemeinde
- Bevorzugung von Lieferanten, die Wohnsitz in der Konzessionsgeber-Gemeinde haben.

usw.

Pflichten des Konzessionsgebers

- Gewährung des Exklusiv-Erschliessungsrechtes (keine weiteren Konzessionen an Dritte)

---

1) Der Grund für eine 30-jährige Vertragsdauer dürfte im Umstand begründet sein, dass es für eine über diese Frist hinaus gehende Vereinbarung einer staatlichen Genehmigung bedarf.
2) siehe S. 120 f.

- Zusicherung, dass auch der Konzessionsgeber selbst keine touristischen Anlagen im Gemeindegebiet baut, die das "Gleichgewicht" der Angebotselemente des geplanten Wintersportortes stören könnten.
- Anerkennung der "uneingeschränkten Bodenverfügungsgewalt"[1] für den Konzessionsnehmer innerhalb des festgelegten Perimeters und Abtretung des Bodens durch den Konzessionsgeber zum vereinbarten Preis.
- Finanzielle Beteiligungen im Bereich der Infrastruktur (z.B. Verbindungsstrasse zwischen Tal und neuem Wintersportort)
- Organisation der öffentlichen Dienste (Polizei, Feuerwehr, Kehrichtbeseitigung usw.) in dem neu entstehenden Wintersportort
- Uebernahme von Kredit- und Zinsgarantien für öffentliche Kredite (z.B. für die Erstellung von touristischen Spezialverkehrsmitteln)

usw.)

b) Das Pflichtenheft für den Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel

Es umschreibt die in Etappen vorzunehmenden Kapazitätserweiterungen der touristischen Spezialverkehrsmittel in Abhängigkeit zu dem ebenfalls jeweils in Zeiträumen festgelegten Ausbauvolumen des Beherbergungsangebotes und enthält Richtlinien für Betrieb und Tarifpolitik sowie Vereinbarungen über die vom Konzessionsnehmer zu leistenden Entschädigungen. Die Tarife unterliegen der Genehmigung durch den Konzessionsgeber, der in rechtlicher Beziehung auch nach Abschluss des Konzessionsvertrages für einen ordnungsgemässen Betrieb der Transportanlagen verantwortlich ist.

Die Entschädigungen an den Konzessionsgeber werden von den Brutto-Einnahmen der touristischen Spezialverkehrsmittel errechnet. Wenn auch der Berechnungssatz von Wintersportort zu Wintersportort variiert, so überschreitet er 5 % der jährlichen Brutto-Einnahmen nicht.

Was den Pistenunterhalt und Rettungsdienst anbetrifft, können zwei verschiedene Lösungen angestrebt werden:[2]

- Zulasten der Gemeinde; von dieser Variante wird aus der Perspektive der öffentlichen Hand (des Konzessionsgebers) abgeraten, da die entsprechenden Kosten pro Saison auf 12 bis 15 % der Brutto-Einnahmen der Transportanlagen geschätzt werden.[3]
- Zulasten des Konzessionsnehmers; dies gilt als die für die Gemeinde bessere Lösung, selbst wenn dadurch der jährliche Entschädigungssatz für die Konzession etwas tiefer (3 - 4 %) liegt. Neben den günstigeren finanziellen Auswirkungen für den Konzessionsgeber, dürfte es auch aus der

1) siehe S. 117 ff.
2) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 97.
3) ebenda, S. 97.

Sicht der öffentlichen Hand wünschbar sein, wenn die Verantwortung für den Pistenunterhalt und den Betrieb der Bahnen und Skilifts durch die gleiche Stelle getragen wird.

c) Das Pflichtenheft für die Ueberbauung des Siedlungsgebietes

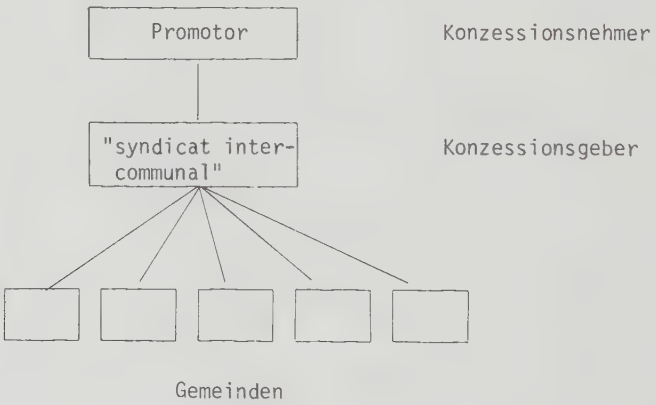
Es stellt Regeln für den Bau der touristischen Siedlung auf; insbesondere wird festgelegt:

- die Abtretung des hierzu vorgesehenen Bodens und die hierfür geltenden Preise
- der Bau und die Kostenaufteilung der infrastrukturellen Ver- und Entsorgungssysteme
- ein detaillierter Etappenplan für das Beherbergungsangebot.

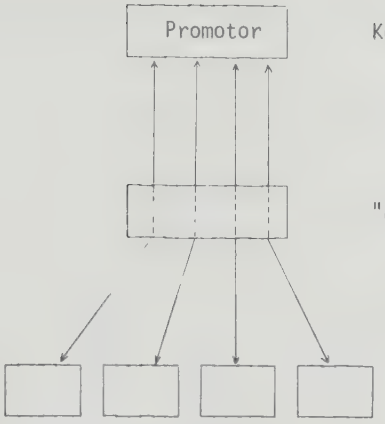
d) Die "Harmonisierungs-Vereinbarung" ("convention d'harmonisation")

Wenn sich das zur touristischen Erschliessung bestimmte Gebiet auf dem Territorium mehrerer Gemeinden befindet, können sich diese als Vertragspartner des Promotors wie folgt organisieren:

- Zusammenschluss zum Gemeindeverband ("syndicat intercommunal"), der als Aktor die Interessen der öffentlichen Hand zusammenfasst und alleiniger Vertragspartner des Konzessionsnehmers wird. Schematisch sieht dies wie folgt aus:



- "Harmonisierungs-Vereinbarung" ("convention d'harmonisation") unter den beteiligten Gemeinden, die aber jede für sich einen Konzessionsvertrag mit dem Promotor abschliessen, wobei die dem Konzessionsnehmer gegenüber eingenommene Haltung durch ein besonderes Uebereinkommen abgestimmt bzw. vereinheitlicht wird. Im Schaubild lässt sich diese Situation etwa folgendermassen verdeutlichen:



Während die Situation, wo ein Gemeindeverband als Vertragspartner auftritt, eher noch selten ist, wird dagegen heute in Frankreich - abgeleitet aus der Erkenntnis der dringenden Notwendigkeit einer institutionalisierten Kooperation der an einem touristischen Projekt interessierten Gemeinden - die Gewährung öffentlicher Finanzierungshilfen (des "Département" und des Staates) zumindest vom Vorliegen einer "Harmonisierungs-Vereinbarung" abhängig gemacht. Dies war z.B. der Fall bei der Erschliessung der "Grande-Motte" (beteiligte Gemeinden: Tignes, Champagny und Termignon) wie auch des Skigebietes von Le Corbier (beteiligte Gemeinden: Villarembert, Saint Jean-d'Arves und Saint-Sorlin-d'Arves).[1)]

Als besondere Vorteile dieser beiden Situationen institutionalisierter Kooperation, die schon an dieser Stelle als positiver Aspekt der französischen touristischen Erschliessungspolitik im Berggebiet herausgehoben werden soll, sind zu nennen:

- Die Zusammenarbeit und "Zusammengehörigkeit" der Gemeinden wird dem Promotor augenfällig dokumentiert, der das Vorhandensein eines Koordinators ("syndicat intercommunal") oder einer vereinheitlichten Vertragspolitik ("convention d'harmonisation") ebenfalls zu schätzen weiss.
- Durch eine übersichtliche (auch zeitlich determinierte) Programmierung des Ausbauvorhabens kann jede Gemeinde direkt ersehen, in welcher Phase und in welchem Masse sie direkter Nutzniesser des Projektes wird.
- Dies ermöglicht auch, die direkten finanziellen Konsequenzen (die Konzessions-Entschädigungen) festzulegen und unter den beteiligten Konzessionsgebern zweckmässig aufzuschlüsseln; z.B. mittels fester Prozent-

1) ebenda, S. 31.

sätze (Tignes-"Grande-Motte", Le Corbier) oder aufgrund der Längenanteile der auf den einzelnen Gemeindeterritorien sich befindenden Transportanlagen (La Plagne).[1])

Es sei nicht verschwiegen und dürfte auch nicht überraschen - dass beim Ausbau von Wintersportorten (namentlich bei jenen der 1. Generation), wo jede der beteiligten Gemeinden "auf eigene Faust" mit dem Promotor Konzessionsverträge abschloss, sich grosse Schwierigkeiten ergaben oder Verzögerungen wünschbarer Erschliessungsprojekte einstellten.

Schliesslich sind noch einige Bemerkungen zum Verfall des Konzessionsvertrages angebracht. Einmal kann der normale Ablauf der Konzession nach - in der Regel - 30 Jahren erwähnt werden. Hierfür sehen die Vertragsbestimmungen meist vor, dass zu diesem Zeitpunkt alle noch im Besitz des Promotors sich befindenden Anlagen (es dürfte sich zur Hauptsache um die touristischen Spezialverkehrsmittel handeln) ohne Entschädigung an den Konzessionsgeber übergehen. Manchmal wird für Objekte, die weniger als 15 Jahre alt sind - und somit noch nicht als amortisiert gelten - eine Abfindung vorgesehen. Neben dem regulären Verfall sind noch folgende Situationen eines frühzeitigen Vertragsablaufs denkbar:

- Vorzeitiger Rückkauf der Anlagen, der aber in der Konzessions-Vereinbarung durch eine spezielle Klausel und Richtlinien für die Entschädigung zu paraphieren ist.
- Uebergang des Betriebes der Anlagen (namentlich der touristischen Spezialverkehrsmittel) an die öffentliche Hand, wenn z.B. Sicherheitsvorschriften nicht eingehalten werden.
- Vorzeitige Vertragsaufhebung, weil der Konzessionsnehmer offensichtlich gegen die Bestimmungen des Konzessionsvertrages verstösst.

Ohne an dieser Stelle schon der Würdigung der neuen touristischen Erschliessungsbestrebungen - speziell in den französischen Alpen - allzu stark vorgreifen zu wollen, scheint es doch zweckmässig, Bilanz aus den bisherigen Erfahrungen mit dem Konzessionsverfahren zu ziehen, das u.E. materiell ein hohes Niveau erreicht hat und sogar auch, wie der Grundsatz der koordinierenden, zentralisierten Projektleitung für den weiteren touristischen Ausbau des Berggebietes in der Schweiz (selbst unter Einbezug gewisser, sich aus den politischen und wirtschaftlichen Verschiedenheiten sich aufdrängender Modifikationen) in mannigfacher Hinsicht richtungsweisend sein könnte:

- Es mag vielleicht der Eindruck entstanden sein, dass mit der Regelung der Beziehungen durch den Konzessionsvertrag namentlich für die Gemeinden des französischen Berggebietes, die heute ebenfalls fast durchwegs eine wirtschaftliche und soziale Sanierung durch den Wintertourismus

---

1) ebenda, S. 100.

erhoffen, genügend Garantien gegeben sind, um sie vor späterem Schaden zu bewahren. Einer solchen Auffassung wäre entgegenzuhalten, dass durch die Erteilung einer Konzession die Gemeinde wohl erhebliche direkte finanzielle Risiken auf den (privaten) Promotor abwälzen kann; andererseits liegt es aber im Wesen des hochentwickelten Konzessionsverfahrens, dass dadurch ein direktes wirtschaftliches Engagement seitens sämtlicher Vertragspartner eingegangen wird.

- Nach PERRIN können die aus dem touristischen Projekt erhofften Erwartungen des lokalen Kollektivs durch den Abschluss eines Konzessionsvertrages vor allem auf drei Ebenen durchkreuzt werden:[1]

  . durch ein mangelhaftes Vertragswerk selbst
  . durch das eingegangene finanzielle Risiko (Kredit- und Zinsgarantien gegenüber den Gläubigern des Promotors)
  . durch übertriebene Hilfen und Erleichterungen zur Animierung der in den letzten Jahren selbst in Frankreich mit grosser Zurückhaltung agierenden privaten Promotoren.

- Ursachen der Mängel des Konzessionsvertrages selbst sind:

  . Ungenügende Informationen über die Person und die wirtschaftlichen Verhältnisse des potentiellen Konzessionsnehmers (Promotors), so insbesondere über dessen Eigenfinanzierungs-Potentials.[2]
  . Die oft fehlende Möglichkeit, dass der Konzessionsgeber eine laufende, wirkungsvolle Kontrolle der Rechnungen und Bilanzen des Promotors ausüben kann.
  . Zu wenig zweckmässig ausgebaute Vertragsklauseln über vorzeitigen Verfall und Rückkaufsmöglichkeiten. Es hat sich gezeigt, dass in den verschiedenen bestehenden Konzessions-Vereinbarungen die finanziellen Aufwendungen dermassen einschneidend sind, dass ein frühzeitiger Verfall oder der Rückkauf durch den Konzessionsgeber - selbst wenn es das öffentliche Interesse rechtfertigen würde - verunmöglicht werden.[3]

- Die finanziellen Risiken durch gewährte Zins- und Kreditgarantien: Sie liessen sich besonders dadurch herabmindern, wenn die finanziellen Verhältnisse des Konzessionsnehmers besser analysiert würden. Angesichts bestehender Illiquidität seitens einiger privater Promotoren sehen sich heute verschiedene Gemeinden für Summen zur Haftung herangezogen, die in keinem Verhältnis zu ihren finanziellen Möglichkeiten stehen.

- Die übermässigen Hilfen und Erleichterungen: Das wohl krasseste Beispiel in dieser Beziehung stellt der 1950 zwischen dem "Département Isère" (teilweise selbst Promotor) und der "Société d'Aménagement de Chamrousse" (SAC) abgeschlossene Konzessionsvertrag dar. Sukzessive ist - wegen auf-

---

1) ebenda, S. 100 ff.
2) verschiedene Promotoren neuer Wintersportorte erlitten in den letzten Jahren Konkurs.
3) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 101.

getretener Schwierigkeiten auf der Seite der SAC - die ursprünglich strenge rechtliche Regelung zwischen den Vertragskontrahenten durch folgende Erleichterungen seitens des "Département" modifiziert worden:[1]

- Uebermässige Kreditvorschüsse und unangemessene ständige Zinsverbilligungen.
- Defizitübernahme für die touristischen Spezialverkehrsmittel während der ersten 5 Betriebsjahre.
- Entlastung des Konzessionsnehmers bezüglich Pistenausbau und Pistenunterhalt durch Gründung eines Zweckverbandes zwischen "Département" und direktinteressierten Gemeinden.
- Abtretung der für die Olympischen Spiele 1968 gebauten zusätzlichen touristischen Spezialverkehrsmittel, die zu 60 % durch den Staat subventioniert wurden; mit der einzigen Auflage für die SAC, die anfallenden Zinsen und Annuitäten des Fremdgeldes (40 % der Investitionen) zu übernehmen.
- Verlängerung der Konzession bis zum Jahre 1996 (ordentlicher Verfall wäre 1980) und Streichung der Rückkaufsklausel.

Zusammenfassend zu den Erläuterungen zum Konzessionsvertrag möchten wir festhalten, dass trotz der bestehenden, soeben teilweise aufgezeigten Mängel, diese Art der Regelung der Beziehungen zwischen öffentlicher Hand und (privatem) Promotor, bei einer weiter anzustrebenden Verbesserung des Gleichgewichtes zwischen Vorteilen und Risiken, geeignet erscheint, die Berggemeinden - wie die Erfahrung zeigt - vor einer durch die touristische Entwicklung vielfach induzierten übermässigen Kostenexplosion zu bewahren und am Ertrag der Operationen direkt (siehe ANHANG I zu Rubrik "Entschädigungen") beteiligen.

In allerneuester Zeit (seit der gesetzlichen Verankerung vom 5.6.1970) gibt es ein weiteres Verfahren, die Verhältnisse zwischen lokalen öffentlichen Körperschaften und einem allfälligen Promotor vertraglich zu umschreiben, und zwar durch die Inkraftsetzung gegenseitig vereinbarter Ueberbauungspläne ("zones d'aménagement concerté"; ZAC).[2] Es wäre noch verfrüht, den künftigen Anwendungsbereich dieser ursprünglich nicht für touristische Projekte kreierten Formel zu prognostizieren. Nach PERRIN ist das ZAC-Verfahren noch weit davon entfernt, das schon fast "klassische" System der Konzession zu verdrängen, obwohl - wie der gleiche Autor festhält - mit diesem neuen Instrument das Zusammenspiel zwischen Gemeinde und Promotor noch unmissverständlicher geordnet werden kann.[3]

---

1) ebenda, S. 102.
2) siehe auch S. 117 ff.
3) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 103 f.

14 Der Interventionsbereich der öffentlichen Hand

Wir sehen im folgenden vom Fall, wo die öffentliche Hand selbst als Promotor auftritt, wie dies bei einigen funktionellen Wintersportorten der 2. Generation zutreffend war, ab. Es sei auch nochmals in Erinnerung gerufen, dass nach geltender Auffassung der obersten politischen Behörden die Initiative zur weiteren touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes von der Privatwirtschaft ausgehen soll, wobei die ebenfalls direkt interessierte öffentliche Hand durch subsidiäre zielgerichtete Massnahmen die Absichten der privaten Promotoren - sofern Konformität mit den Zielen[1]) der neuen touristischen Erschliessungspolitik und insbesondere mit den Wirtschaftsplänen besteht - zu unterstützen und zu erleichtern hat. Auf dieses politische Instrumentarium der lokalen Behörden (Gemeinden und "Départements") und auf Staatsebene wird nachstehend näher eingegangen.

Zum bessern Verständnis dürfte dabei Abbildung 12 dienen, wo wir die wichtigsten Träger darzustellen versuchten. Da ihre Hauptaufgaben - soweit dies nicht schon geschehen ist - in der Folge noch skizziert werden, verzichten wir an dieser Stelle auf weitere Präzisierungen. Es sei lediglich noch der Vermerk gestattet, dass selbstverständlich noch unzählige andere amtliche Organe auf den verschiedenen Stufen direkt im Zusammenhang mit der touristischen Erschliessung des Berggebietes tätig sind, wir uns aber im Rahmen der vorliegenden Arbeit auf die allerwichtigsten beschränken mussten.

141 Auf lokaler Ebene

Es können zur Hauptsache folgende, im Konzessionsvertrag geregelten, direkten Interventionen der Gemeinden oder eines Gemeindeverbandes bei der Realisierung eines touristischen Projektes festgehalten werden:

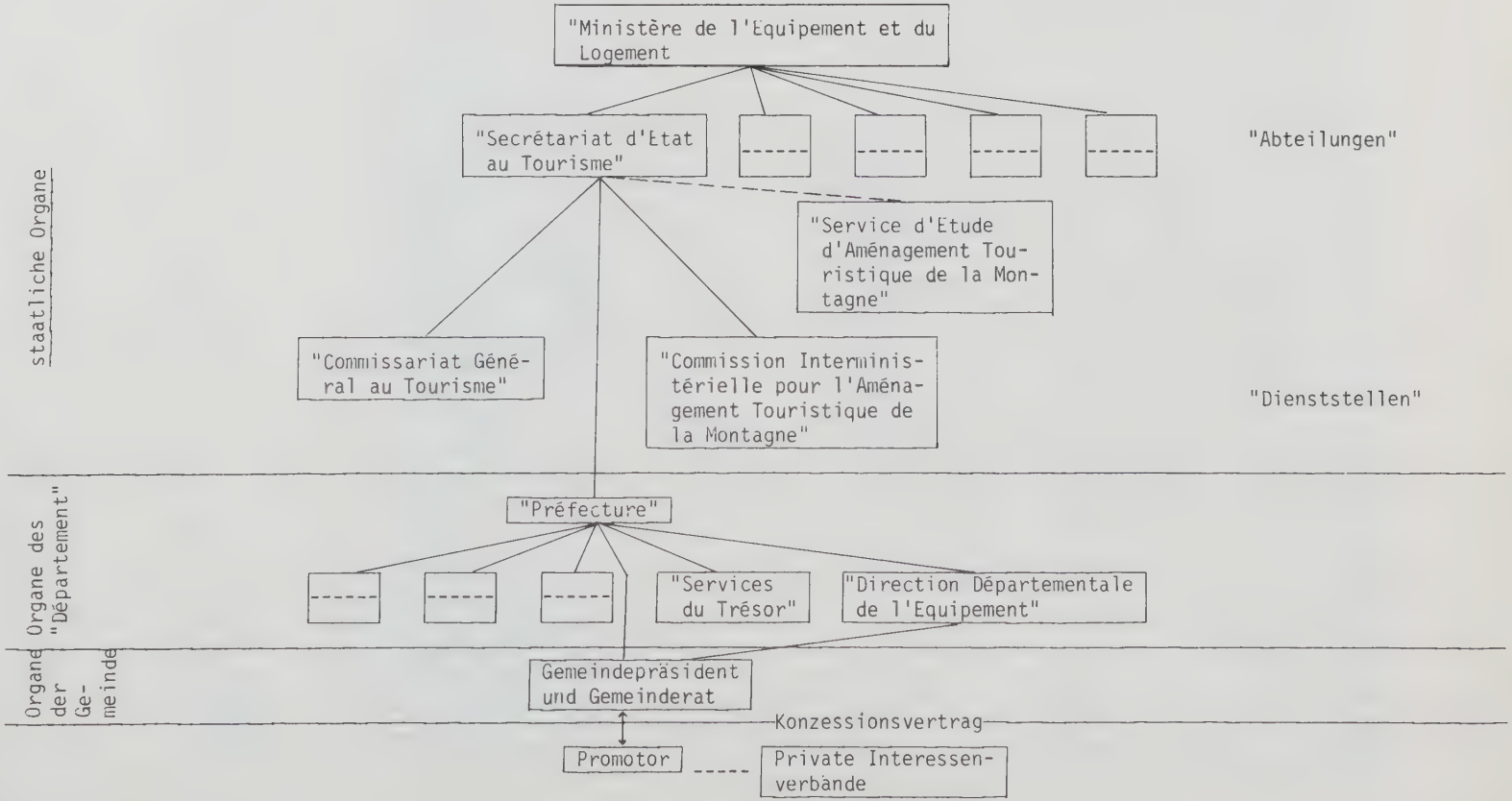
- Finanzierung von Vorstudien (Grundlagen für die Prüfung durch den "Préfet")
- Unterstützung des Promotoren zur Erreichung der "uneingeschränkten Bodenverfügungsgewalt".[2]) Oft ist die Gemeinde in den Höhenlagen, wo heute die funktionellen Wintersportorte gebaut werden, grösstenteils selbst Bodenbesitzer. Die Abtretung des Bodens erfolgt dann aufgrund der in der Konzessionsvereinbarung genannten Bedingungen. Gehören dagegen die Grundstücke an den auserwählten Standorten Privatpersonen, so erwirbt die öffentliche Hand (oder der Promotor direkt) diesen Boden oder dessen Nutzung (Servitute) entweder auf "friedlichem" Weg (bei verkaufswilligen Besitzern) oder durch Expropriation, was dann möglich ist, wenn ein touristisches Ausbauvorhaben im Konzessionsvertrag zu einer Aktion "von öffentlichem Interesse" nominiert wurde.[3])

---

1) siehe S. 110 ff.
2) siehe Ziff. 2, 2. TEIL.
3) "déclaration d'utilité publique" (DUP), siehe S. 120 ff.

Abb. 12

Die verschiedenen Trägerschaften



- Bau gewisser Infrastrukturanlagen oder finanzielle Beteiligungen für deren Realisierung und Sicherstellung der öffentlichen Dienste (Polizei, Feuerwehr, Kehrichtabfuhr usw.) im neuen Wintersportort.
- Uebernahme von Zins- und Bürgschaftsgarantien für Kredite des Promotors.
- Mitwirken bei der Betriebsführung der neuen Station durch Errichtung einer entsprechenden amtlichen Institution ("office du tourisme").[1)]

Auf der Stufe des "Département" sind drei Bereiche der behördlichen Verantwortung zu unterscheiden:

- die amtliche Aufsicht durch den "Préfet"
- die technische Kontrolle ("Direction Départementale de l'Equipement")
- die finanzielle Kontrolle ("Service du Trésor")

a) Die amtliche Aufsicht

Vor allem bei der Selektion des Standortes für ein Erschliessungsprojekt wie der Wahl des Promotors übt die oberste Behörde des "Département" ein Interventionsrecht und auch eine verantwortungsvolle Beratungsfunktion gegenüber den Gemeinden aus.

Wie überall im europäischen Alpenraum möchte heute auch in Frankreich jede Berggemeinde Wintersportplatz werden. Es liegt nun vor allem am "Préfet" und seinen Dienststellen, eine Auswahl unter den Bewerbungen der einzelnen Gemeinden (oder der Promotoren) vorzunehmen und zur Begutachtung dem "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne" zu unterbreiten.[2)] Dabei wird von dieser Vorprüfung der Projekte auf der Ebene des "Département" erwartet, dass bei fehlenden erfolgsversprechenden Voraussetzungen nicht gezögert wird, die Bewerber mit allen Mitteln zur Aufgabe ihrer Vorhaben zu bewegen (namentlich durch Verweigerung von Bauerleichterungen und Finanzierungshilfen).

Ebenfalls in Fragen der Projektrealisierung - eigene "Régie" (kleine Bauvorhaben), System der Konzession (neuer Wintersportplatz) und Institutionalisierung der Zusammenarbeit unter den beteiligten Gemeinden - haben die Behörden des "Département" beratend beizustehen. Fällt schliesslich die Wahl auf einen privaten Promotor als koordinierenden, zentralisierten Projektleiter, ist es Aufgabe des "Préfet", Person und finanzielle Verhältnisse des Bewerbers abzuklären. Dass in dieser Beziehung offensichtlich noch Vermehrtes zu tun wäre, erwähnt besonders PERRIN. Nach ihm sind verschiedene unglückliche Experimente in der kurzen Geschichte der funktionellen Wintersportorte Frankreichs vor allem auf eine ungenügende Selektion unter den interessierten Promotoren seitens der Behörden zurückzuführen.[3)]

---

1) siehe Ziff. 8, 2. TEIL.
2) siehe S. 113 ff.
3) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 107.

Insbesondere bedürfen auch die finanziellen Dispositionen der Gemeinden - namentlich das Eingehen von Bürgschaftsversprechen gegenüber dem Promotor - wie allgemein die Einhaltung der Bedingungen des Konzessionsvertrages einer laufenden Ueberwachung durch den "Préfet". Das unmittelbare Interesse der Behörden des "Département" am erfolgreichen Gelingen eines touristischen Ausbauvorhabens leitet sich letzten Endes von allfällig zu gewährenden Subventionen für die Basis-Infrastruktur und Kapitalvorschüsse für spezifische touristische Anlagen ab.

b) Die technische Kontrolle

Hier handelt es sich namentlich um die Beratung und Kontrolle im Bereich der touristischen Spezialverkehrsmittel, wobei die "Direction Départementale de l'Equipement" als Prüfungsinstanz entsprechender Baugesuche fungiert.[1]

c) Die finanzielle Kontrolle

Die entsprechende Dienststelle überwacht insbesondere die gewährten Zinssätze auf Krediten und das Eingehen von Bürgschaftsversprechen seitens der Gemeinde.

142 Auf Staatsebene

1421 Die Ziele und Motive der Staatsintervention

Wir haben versucht, aus den in verschiedenen Quellen enthaltenen entsprechenden Erklärungen[2] und aufgrund der mit verschiedenen Persönlichkeiten geführten Gesprächen einen Katalog von Zielen und Motiven zu erstellen, die das heutige Interesse des Staates und seiner Partizipation an der touristischen Erschliessung des Berggebietes nach der Leitidee der exklusiven Ausrichtung auf die Bedürfnisse des Wintersportgastes "von heute und morgen" begründen.

Die Fragen, inwieweit diese Zielsetzungen gegenseitig überhaupt vereinbar sind und übergeordneten Grundsätzen der Wirtschafts- und Sozialpolitik entsprechen, und ob das unter den Ziffern 2 bis 8 des 2. TEILS noch näher zu präzisierende und vom Staat geförderte, universelle Instrument - der funktionelle Wintersportort - überhaupt geeignet erscheint, diesen Wünschen und Vorstellungen Rechnung zu tragen, bilden Betrachtungsgegenstand des 3. TEILS. Es fällt auch schwer, innerhalb des mehr oder weniger explizit formulierten Zielbündels eine Priorität festzustellen, so dass die

---

1) Oberste Kontrollbehörde in diesem Sachbereich ist die "Direction de Transports Terrestre" des "Ministère des Transports".

2) vgl. u.a.: Cambau V., "La réalisation des stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 32; Cognat B., a.a.O., S. 34 und 55; Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord, a.a.O., S. 9 und 43; Interview mit M. Anthonioz, "Secrétaire d'Etat au Tourisme", in: Le Monde, Paris, vom 29.1.1972; Lavaud B., a.a.O., S. 73, 79 und 83; Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 80.

nachfolgende von uns gewählte Reihenfolge nicht etwa in dieser Richtung interpretiert werden darf:

Ziele	Erläuterungen
Ausschöpfung der besonders in den Alpen bestehenden hochwertigen natürlichen Voraussetzungen für den Wintertourismus	In einem Bericht der "Commission Interministérielle pour l'Aménagement Touristique de la Montagne" per 1969 sind 17 neue Standorte für international konkurrenzfähige funktionelle Wintersportorte (in der Grössenordnung von 5'000 bis 20'000 Betten) genannt worden. Grosse Zweifel an der Bonität dieser Standorte hegt - wie schon früher erwähnt - CHAPPIS, der auch immer wieder die von verschiedenen Regierungssprechern[1] zitierten vergleichsweise besten natürlichen Voraussetzungen Frankreichs, die Hoffnungen zum Gewinn des Konkurrenzkampfes im Wintertourismus gewähren würden, in Abrede stellt. So ist nach diesem Fremdenverkehrsplaner das von amtlicher Seite zum europäischen "Paradestück" erhobene Skigebiet der "Trois Vallées" (Courchevel, Méribel und Les Belleville) bezüglich seiner skitechnischen Eignung z.B. hinter der "Skiarena" von Zermatt/Cervinia einzustufen.[2] Keine direkte Widerrede zu provozieren scheint hingegen jene Begründung für neue Wintersportstationen, die auf die in den Wintersportorten traditionelle Art immer ungünstigen Entwicklungsverhältnisse (Verkehr, Bodenbesitzverhältnisse, Engpässe) und andererseits auf die noch "unberührten, guten" Standorte - abseits bestehender Siedlungen - mit günstigen Bodenpreisen hinweist.

1) z.B. M. Anthonioz, der "Secrétaire d'Etat au Tourisme", in seiner Erklärung vom 18.2.1970 (Zit. nach Cognat B., a.a.O., S. 53 ff.) und J. Ravanel, der "Commissaire Général au Tourisme", an einem Kolloquium in Grenoble vom 19.10.67.

2) Chappis L., "Bilan moral de 25 ans d'urbanisme en montagne", in: Economie et Prospective de la Montagne, Nr. 16, Voiron, 1969, S. 32 ff.

Ziele	Erläuterungen
Spezialisierung im Wintertourismus: Höhenlage um ca. 2'000 m für begüterte nationale und internationale Kundschaft ("ski de grand-standing"); mittlere Höhenlagen (traditionelle Siedlungen) für Sozialtourismus und "tourisme rural"	Dieser Grundsatz einer anzustrebenden Spezialisierung wurde im Bericht zum VI. Plan aufgestellt.
Verhinderung der Abwanderung einheimischer Gäste ins Ausland	Man schätzt, dass allein während der Zeitdauer des V. Plans Franzosen 2'500 bis 3'000 Ferienwohnungen und Chalets im Ausland gekauft haben.
Vermehrte Ausrichtung des Angebotes auf die ausländische Kundschaft (im Dienste der Ertragsbilanz)	"Wir wollen Devisen und dazu stehen wir auch; Sozialtourismus und 'ski de village' interessieren uns in der jetzigen Phase der touristischen Förderungspolitik nicht."[1] Daraus geht mit ziemlicher Deutlichkeit hervor, dass bestehende Bergbauerndörfer mit ansprechenden Verhältnissen für den Wintertourismus in ihrer unmittelbaren Umgebung wohl Beachtung auf lokaler Ebene finden sollen, im jetzigen Zeitpunkt aber auf eine staatliche Unterstützung, die sich ganz den funktionellen Wintersportorten verschrieben zu haben scheint, verzichten müssen. Es ist ein erklärter Wunsch, den heutigen Ausländeranteil (gemessen an den Hotel-Logiernächten) von knapp 10 % in Bälde verdoppeln zu können.

1) M. Bétemps vom "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne", anlässlich der Besprechung vom 25.8.1972.

Ziele	Erläuterungen
Verbreiterung des touristischen Angebotes für weniger bemittelte Familien	
Verhinderung der Abwanderung der Bergbevölkerung und Rettung der Berglandwirtschaft durch Ausnützung des durch den Tourismus induzierten Beschäftigungseffektes	Als - wie uns scheint - grober Durchschnittswert wird der Beschäftigungseffekt (Anzahl Arbeitskräfte gemessen an der Skifahrerzahl bzw. den Gastbetten) vom "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne", je nach Grösse und Art des Wintersportortes mit 4 % (für Wochenend-Stationen), bzw. mit 20-25 % (für Ferienstationen) beziffert.[1]

1422 Das Instrumentarium

14221 Wesen und Aufgaben der "Commission Interministérielle pour l'Aménagement Touristique de la Montagne" sowie des "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne"

Die während den Vorarbeiten zum V. Plan 1964 ins Leben gerufene "Commission Interministérielle pour l'Aménagement Touristique de la Montagne" setzt sich aus Vertretern der folgenden Ministerien zusammen: Kultur-, Innen-, Wirtschafts- und Finanz-, Bau-, Landwirtschafts- und Verkehrsministerium. Ueberdies sind in diesem politischen Gremium die Staatssekretäre für "Tourismus" ("Secrétaire d'Etat au Tourisme") sowie "Jugend und Sport" direkt vertreten.

Das Generalsekretariat liegt in der Hand des "Commissariat Général au Tourisme".

Summarisch können die Hauptaufgaben dieser interministeriellen Kommission wie folgt umschrieben werden:

- Mitarbeit bei der Erstellung der französischen Wirtschaftspläne im Sachbereich Tourismus.
- Prüfung und Programmierung sämtlicher weiterer touristischer Erschliessungsmöglichkeiten im französischen Berggebiet (z.B. "plan d'équipement touristique" und "plan-neige").

1) Pialat G., "Urbaniser la montagne", in: Urbanisme, no 116, Paris, 1970, S. 16 f.

- Begutachtung der von den Behörden der "Départements" vorgeprüften Ausbauprojekte.
- Sicherung der Koordination unter den Beteiligten (öffentliche Hand - privater Promotor).

Die Genehmigung eines Ausbauprojektes durch diese Kommission ist ausschlaggebend, um in den Genuss staatlicher Finanzierungshilfen, namentlich der Kredite des "Fonds de Développement Economique et Social" (FDES)[1] und Subsidien verschiedener Ministerien, die alle vom "Commissariat Général au Tourisme" verwaltet werden, gelangen zu können.

Zur besseren Aufgabenerfüllung verfügt die Kommission über einen Beraterstab - den "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne" in Chambéry (Savoie). Die meisten dieser bis vor kurzem noch von Maurice Michaud und heute von Vincent Cambau angeführten Spezialisten waren schon am Aufbau von Courchevel-1850 beteiligt. Die im Laufe der mehr als 20 Jahre gesammelten Erfahrungen im Bereich der Angebotsgestaltung für den Wintertourismus dürften mithin ein Grund sein, dass dieses Beraterteam heute nationale Kompetenz und Anerkennung hat und 1970 direkt dem "Secrétariat d'Etat au Tourisme" unterstellt wurde. Einer der geistigen Väter von Courchevel-1850 und einst engster Freund von Michaud, Laurent Chappis, hat sich schon seit einiger Zeit von dieser Gruppe gelöst und ist inzwischen zu einem vehementen Kritiker der heutigen, zur Hauptsache vom "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne" geprägten touristischen Erschliessungspolitik für das Berggebiet geworden. Anlass zu dieser Abkehr soll die Planung von Les Ménuires gegeben haben: Chappis sah eine auf vier-stöckige Gebäude beschränkte Ueberbauung für diesen Wintersportort vor. Dies entsprach nicht den Vorstellungen von Michaud, dem ein 300 m langes "mono-bloc"-Gebäude mit 17 Stockwerken vorschwebte. Chappis trat in der Folge von seinem Mandat zurück.

Der Expertenstab von Chambéry, der mit seiner am Modellfall Courchevel-1850 gewachsenen und inzwischen weiterverfeinerter Doktrin zum eigentlichen "opinion leader" in Fragen des touristischen Ausbaus im französischen Berggebiet geworden ist, hat im einzelnen folgende Aufgaben:

- Standortbeurteilung für neue Wintersportorte unter technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten und Unterbreitung entsprechender Vorschläge an die interministerielle Kommission.
- Prüfung der eingereichten Ausbauprojekte und Berichterstattung an die Kommission.

14222 Die Finanzierungshilfen des Staates

Zentrales Instrument bilden dabei ohne Zweifel die Kredite des "Fonds de Développement Economique et Social" (FDES), deren Beanspruchung - wie er-

---

1) siehe Abb. 13.

Abb. 13 Die Kreditmodalitäten des "Fonds de Développement Economique et Social" (FDES)

Hotellerie ("Caisse Centrale de Crédit hôtelier Commercial et Industriel")	touristische Spezialverkehrsmittel ("Crédit National")
Neubauten: 20 Jahre; 3 %; im Maximum 60 % der Investition Umbauten: 15 Jahre; 3 %; im Maximum 60 % der Investition andere Investitionen: 15 Jahre; 5 %; im Maximum 50 % der Investition	15 Jahre; 6 3/4 %; 5 - 50 % der Investition: verlangte Garantie: Bürgschaft der Gemeinde im Falle eines privaten Gesuchstellers Oeffentliche und gemischtwirtschaftliche Gesuchsteller haben die Möglichkeit, Kredite des staatlichen Finanzinstitutes "Caisse des Dépôts et Consignations" für die verbleibenden 50 % der Investition zu erhalten.

Quelle: Perrin H., "Les stations de sports d'niver", a.a.O., S. 122.

wähnt - von der Sanktionierung eines touristischen Ausbauvorhabens durch die interministerielle Kommission bzw. ihr Beraterteam abhängt. Die Modalitäten dieser Sonderkredite für den Neu- bzw. Umbau von Hotels und touristischen Spezialverkehrsmitteln können der Abb. 13 entnommen werden.

Neben den Krediten des FDES seien als weitere wichtigste Subsidien genannt:

- Subventionen bzw. Kredite des "Fonds National d'Aménagement Foncier et Urbain" (FNAFU), vor allem zur Erleichterung des Bodenerwerbs.
- Kredite des "Fonds d'Intervention pour l'Aménagement du Territoire" (FIAT) für Investitionen im Bereich der Infrastruktur.

Die Staatshilfe mittels Krediten und Subventionen konzentriert sich - abgesehen von den Geldern des FDES - somit schwergewichtig auf die Infrastruktur, die bei den abseits bestehender Siedlung liegenden funktionellen Wintersportorten besonders kostenintensiv ist und deren Finanzierung eines der zentralsten Probleme darstellt. Abb. 14 zeigt schliesslich, in welchen entsprechenden Bereichen und in welchem Ausmass der private Promotor finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand erwarten darf.

Abb. 14 Die finanzielle Unterstützung im Bereiche der Infrastruktur seitens der öffentlichen Hand (%-Anteil der theoretisch möglichen Beteiligung)

	Staat	"Département"/ Gemeinde
Nationalstrassen	100 %	
Zufahrtsstrasse (zur neuen Wintersportstation)	30 - 50 %	50 - 70 %
internes Strassennetz (im Ort selbst)	10 - 25 %	75 - 90 %
Wasserversorgung	15 - 60 %	40 - 85 %
Elektrizität	35 - 60 %	65 - 40 %
ARA	60 %	40 %

Quelle: Lavaud B., a.a.O., S. 51.

2 Aspekte der Bodenpolitik

21 Die Prämisse der "uneingeschränkten Bodenverfügungsgewalt"

Als Michaud 1942 einen idealen Standort (jenen des späteren Courchevel-1850) im Gebiet der "Trois Vallées" - wo bis in den Frühling Ski gefahren werden konnte, wo gute Besonnungsverhältnisse bestanden und wo mitten im Skigebiet der Bau einer touristischen Siedlung möglich erschien - gefunden zu haben glaubte, wuchs in ihm die Idee, die drei Täler "Saint-Bon", "les Allues" und "les Belleville" schon in kürzerer Frist durch ein Netz von touristischen Spezialverkehrsmitteln miteinander zu verbinden. Diese Vorstellungen einer Gesamterschliessung wurden aber damals durchkreuzt; einerseits wegen des fehlenden Kapitals und zum andern verliefen die 1945 aufgenommenen Verhandlungen betreffend erforderlichen Landerwerbs des "Département Savoie" mit den Gemeinden "les Allues" und "Saint-Martin de Belleville" negativ. Lediglich die Gemeinde "Saint-Bon" war willens, Boden abzutreten, so dass sich das "Département" einstweilen auf das Projekt Courchevel-1850 beschränkte, wo man sich aber schon bald erneut mit den Problemen des Bodenerwerbs konfrontiert sah. Neben der verkaufswilligen Gemeinde "Saint-Bon" waren nämlich im fraglichen Gebiet auch Privatpersonen Besitzer von Grundstücken.

Es entsprach schon damals einem von Michaud und seinen Leuten geprägten Grundsatz, dass der Promotor eines touristischen Projektes - möglichst bevor das Vorhaben publik ist - sowohl den für die Gesamt-Ueberbauung erforderlichen Boden wie die "Freihaltegebiete" (wo keine touristischen Anlagen entstehen sollten) zu kaufen oder deren Nutzung (durch Servitute) zu sichern versuchen müsse. Nur bei einer so verstandenen uneingeschränkten Bodenverfügungsgewalt[1] seitens des Promotors - argumentierten die Planer von Courchevel-1850 - würde Gewähr für die Realisierung eines durch eine ganzheitliche, aufeinander abgestimmte Anordnungs- und Erlebnisweise gekennzeichneten funktionellen Wintersportortes ("station intégrée") wie auch wirkungsvoller Schutz gegen unerwünschte Bodenspekulation geboten.[2]

Es gelang dem "Département Savoie" damals rund 200 ha Boden, wovon der grösste Teil zu durchschnittlich 0,05 F/m2, zu erwerben. Zahlreiche private Besitzer waren aber nicht geneigt, ihre Grundstücke zu verkaufen. Zur Hauptsache entstanden denn auch in der Folge auf diesen Böden sukzessive "wilde", von den Planern von Courchevel-1850 nicht vorausgeahnte touristische Siedlungen, die das angestrebte Gleichgewicht zwischen touristischen Transportanlagen und Bettenkapazität ins Wanken brachten und auch von der erwünschten, durch einen einheitlichen Baustil bestimmten Harmonie des Siedlungsbildes von Courchevel (mit den heutigen Schwerpunkten "le Praz", "1'550", "1'650" und "1'850") wenig übrig liessen.

1) In Frankreich ist hiefür der Ausdruck "maîtrise foncière" gebräuchlich (Cambau V., a.a.O., S. 32).
2) Caisse Centrale de Crédit Hôtelier, Commercial et Industriel, "Courchevel", Paris, 1965, S. 11 ff.

Wie bereits früher erwähnt, zeichnete das "Département" für die infrastrukturelle Erschliessung und die Parzellierung des Baulandes verantwortlich. Der baureife Boden wurde alsdann privaten Interessenten - mit bestimmten, durch ein Pflichtenheft geregelten Auflagen - verkauft. Um wiederum der Spekulation vorzubeugen, musste der Erwerber innerhalb von drei Jahren (seit Vertragsabschluss) seine Bauvorhaben ausführen, ansonst das Grundstück, ohne Entschädigung, wieder an das "Département" fiel, das den betreffenden Boden von Neuem anderen Interessenten anbieten konnte.

Die Erfahrungen in Courchevel und anderswo (wo z.B. auf privaten Grundstücken überdies andere Personen als der Promotor Skilifts gebaut haben) führten dazu, dass die uneingeschränkte Bodenverfügungsgewalt und damit das Exklusiv-Erschliessungsrecht seitens des Promotors heute als unabdingbare Voraussetzung zur Realisierung neuer funktioneller Wintersportorte von nationaler und internationaler Bedeutung angesehen wird.[1] Besonders die registrierten rapiden Preisanstiege für ein und dieselben Grundstücke innert weniger Jahre (in Courchevel von durchschnittlich 0,05 F/m2 im Jahre 1946 auf durchschnittlich 2,88 F/m2 zwischen 1950 und 55 und bis gegen 500 F/m2 im heutigen Zeitpunkt)[2] sollten verdeutlichen, wie stark der erfolgreiche Abschluss eines touristischen Gesamtprojektes vom rechtzeitig gesicherten und ausreichenden Bodenbesitz abhängt; dies um so mehr, als - wie PERRIN festhält - die Kosten des Grundstückserwerbs für einen neuen funktionellen Wintersportort nur in Ausnahmefällen höher als 10 % der Kosten des Gesamtprojektes sein sollten.[3]

22 Das planungspolitische Instrumentarium im Bereich der Bodenpolitik

Bezüglich der Besitzesverhältnisse des Bodens am auserwählten Standort für den neuen Wintersportort sind drei verschiedene Ausgangssituationen auseinander zu halten:

- Der Boden befindet sich im Besitz der öffentlichen Hand (Gemeinde, "Département"). Dies trifft sogar heute in den Höhenlagen (Alpweidengebiet über der Waldgrenze), wo die funktionellen Wintersportorte gebaut werden, mehrheitlich zu. Neben der grösseren Schneesicherheit während 4 bis 5 Monate sind diese auf 1'800 bis 2'000 Meter meist bestehenden, aus der Sicht des Promotors günstigen Bodenbesitzverhältnisse bestimmt ein weiterer entscheidender Grund, dass man Standorte in diesen Höhenlagen bevorzugt.
- Die Grundstücke gehören Privaten, die bereit sind, sie zu den ausgehandelten Bedingungen zu verkaufen oder deren Nutzung abzutreten (Verkauf

---

1) "Tout ceci est capital car, en montagne, une spéculation même faible détruit l'équilibre du bilan d'aménagement d'un site..." (Lavaud B., a.a.O., S. 50).
2) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 43.
3) ebenda, S. 40.

oder Errichtung von Servituten "auf friedlichem Weg").

- Die in Frage stehenden Terrains wollen die privaten Besitzer weder verkaufen noch zur Nutzung an einen Dritten übertragen.

a) Der Boden befindet sich bereits in öffentlichem Besitz

In diesem Fall liegt die Entscheidungskompetenz über dessen Nutzung beim Gemeinderat.

Unter der Annahme, dass auf dem betreffenden Grundstück eine touristische Siedlung entstehen soll, kann die Gemeinde (oder auch ein "syndicat intercommunal") einen Teil der infrastrukturellen Erschliessung selbst vornehmen und hernach den Boden aufgrund der im Konzessionsvertrag umschriebenen Bedingungen an den Promotor verkaufen oder dessen Nutzung an diesen abtreten.[1] PERRIN weist darauf hin, dass - obwohl die Bedingungen für den Verkauf (wie auch den Kauf) von Boden seitens der öffentlichen Hand im "Code de l'Administration Communale" im Detail umschrieben sind und der "Préfet" wie das Innenministerium als Kontrollbehörden amtieren - häufig gegen diese Grundregeln verstossen wird, wobei er dies in der ungleichen Stellung der Vertragspartner begründet sieht. Der Gemeinderat, der nicht selten allein im Tourismus das Instrument der wirtschaftlichen und sozialen Sanierung sieht, zeigt sich gegenüber dem privaten Promotor - so meint der erwähnte Autor - als zu grosszügiger Vertragspartner und gibt sich nicht selten zu wenig Rechenschaft über dessen Person und Zahlungsfähigkeit.[2]

Es ist aber auch denkbar, dass der Boden ohne infrastrukturelle Vorleistungen der Gemeinde, also in ursprünglichem Zustand, an den Konzessionsnehmer übergeht. Die vertraglich fixierten Preise oszillieren in diesem Fall in der Regel um den geltenden landwirtschaftlichen Alpweiden-Preis, bzw. betragen 10 bis 20 % dieses Wertes bei Servituten (Bau-, Durchfahrtsrechte usw.).[3]

b) Der Erwerb "auf friedlichem Weg"

Hier tritt entweder direkt der Promotor oder - was häufiger zutrifft - ebenfalls die öffentliche Hand als Vertragspartner der zum Verkauf geneigten privaten Bodenbesitzer auf. Wenn die Gemeinde auf diese Weise die nötigen Grundstücke gesammelt hat, verläuft das Prozedere grundsätzlich gleich, wie dies unter a) geschildert wurde. Unabhängig vom Vertragspartner der privaten Besitzer (Promotor direkt oder Gemeinde in ihrer Funktion

---

1) In der Regel erwirbt der Promotor - unabhängig von den drei genannten Ausgangssituationen der Besitzesverhältnisse - nur die Siedlungs- und die umliegenden "Freihaltegebiete" durch Kauf, während er die Nutzung des Aktivitätsraumes (des Skigebietes) durch Servitute zu sichern versucht.

2) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 42.

3) Cambau V., a.a.O., S. 34.

als "Sammelstelle") bildet der geltende landwirtschaftliche Alpweiden-Preis Basis der vorzunehmenden Handänderung.

c) Fehlende Verkaufsbereitschaft seitens der privaten Bodeneigentümer

Seit dem 23.10.1958 hat die öffentliche Hand für den Fall, dass private Grundstückbesitzer prinzipiell nicht verkaufen möchten oder nur zu Preisen, die über dem landwirtschaftlichen Wert des Bodens liegen, die Möglichkeit, für touristische Projekte ein Expropriationsverfahren - mit der Abgeltung gegenüber den Betroffenen in der Höhe des Alpweiden-Preises - einzuleiten.

Wir erwähnten schon früher, dass es als formelle Voraussetzung hierfür einer Erklärung des touristischen Ausbauvorhabens zum Projekt "des öffentlichen Interesses" im Konzessionsvertrag bedarf ("déclaration d'utilité publique"; DUP). Ist die öffentliche Hand (Gemeinde) auf diese Art in den Besitz des Bodens gelangt, wird grundsätzlich wie unter a) bzw. b) erwähnt weiterverfahren. Die bisher grösste Enteignung von Privateigentümern führte man im Zusammenhang mit dem Bodenerwerb für Les Ménuires durch, wo 1'500 ha expropriiert und auf 8'000 ha zwangsweise Servitute errichtet worden sind.[1]

Es sei hier im Sinne einer ersten grundsätzlichen Würdigung der Enteignung zur Erreichung der uneingeschränkten Bodenverfügungsgewalt bereits festgehalten, dass dadurch vorerst die öffentliche Hand, wie in der Folge auch der private Promotor wohl sehr schnell und günstig in den Besitz des erforderlichen (vom erwünschten Endausbau des neuen Wintersportortes abgeleiteten) Bodens zu gelangen;[2] andererseits hat die Land-Expropriation verschiedenerorts gleich schon zu Beginn des Aufbaus einer Wintersportstation zu einer leidenschaftlichen Gegnerschaft zwischen Bergbauernbevölkerung und dem meist aus städtischem Milieu stammenden Promotor geführt. Ueberdies scheint der zwangsweise Bodenerwerb zweifellos geeignet, die Spekulation auf der Stufe der Erstkäufer zu unterbinden; ein entsprechender Schutz auf den anschliessenden "Produktions- und Absatzstufen" (infrastrukturelle Ausstattung, Bau und Verkauf von touristischen Unterkünften) wird aber mit diesem Instrument noch nicht gewährt. Die Problematik des ganzen Verfahrens, auf die wir im 3. TEIL zurückkommen, dürfte noch augenfälliger werden, wenn man bedenkt, dass nach der geltenden Doktrin die neuen funktionellen Wintersportorte nicht den "Durchschnittsfranzosen", sondern eine kaufkräftige, nationale und internationale Kundschaft ansprechen sollen. Fast zwangsläufig drängt sich nämlich die Frage auf, inwiefern die Enteignung wirtschaftlich schwacher Gruppen (der Bergbauern) für letztlich einen wirtschaftlich privilegierten Kreis (u.a.

---

1) Cognat B., a.a.O., S. 46.
2) Das institutionalisierte Expropriationsverfahren für touristische Zwekke hat bestimmt auch das rasche Aufkommen der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation begünstigt.

die potentiellen Käufer von Zweitwohnungen) der französischen Bevölkerung überhaupt als "Allgemeininteresse" ("utilité publique") gelten kann. Offenbart sich hier nicht ein krasser Widerspruch zwischen den vom Staate angestrebten Zielen und der gleichzeitig verfolgten touristischen Erschliessungspolitik? Wird nicht auch durch das relativ leicht anzuwendende Expropriationsverfahren sogar der Rückgang der Berglandwirtschaft noch gefödert?

Als Alternative zur Ressentiments provozierenden Expropriation und als Versuch einer friedlichen Koexistenz zwischen privaten Grundstückbesitzern und öffentlicher Hand (bzw. Promotor) wäre u.E. deshalb das für die Erschliessung des "Sept-Laux"-Massivs (zwischen Chambéry und Grenoble) gewählte, nachstehend skizzierte Bodenerwerbsverfahren zu betrachten: Die öffentiche Hand (in diesem Fall ein "syndicat intercommunal") erwarb von den privaten Grundstücksbesitzern ein befristetes Vorkaufsrecht über 600 ha Alpweideland mit vertraglich fixierten Preisen. Der Boden wurde und wird nun in Tranchen entsprechend der geplanten Bauetappen erstanden. Ein Drittel des aus den Weiterverkäufen an den Promotor resultierenden Gewinns geht nach Ablauf des Vorkaufsrechts-Vertrags an die ursprünglichen, privaten Eigentümer.[1]) Obwohl die Erfahrung noch zu kurz ist, zeigt diese Lösung bereits zwei positive Aspekte:

- die öffentliche Hand muss nicht kurzfristig (wegen zeitlich gestaffelten und dennoch gesicherten Erwerbs) grosse finanzielle Engagements eingehen.
- Die Zusammenarbeit und das Einvernehmen zwischen Promotor und den mehr als hundert privaten Bodenbesitzern, die dem Vorkaufsrecht freimütig zugestimmt haben, scheinen ziemlich gut zu sein.

In ähnlicher Richtung wie das geschilderte Modell von "Sept-Laux" geht das Prozedere eines sog. "aufschiebenden Erschliessungsplanes" ("zone d'aménagement différé, ZAD"), das einer weicheren Form der Expropriation gleichkommt. Anstatt, dass das Vorkaufsrecht seitens der öffentlichen Hand auf freiwilliger Basis eingehandelt wird, erfolgt unter Anwendung des ZAD-Systems dessen Verankerung, auf maximal 8 Jahre befristet, von Amtes wegen. Innerhalb dieser Frist bemüht sich dann die Gemeinde, das "Département" oder das "Ministère de l'Equipement et du Logement", die sie interessierenden Grundstücke zu erwerben. Das ZAD-Verfahren wird oft auch zusätzlich zur Expropriation - und zwar speziell für die von der Ueberbauung freizuhaltenden Gebiete - angewandt. Damit entsteht ohne zusätzliches, kurzfristiges finanzielles Engagement - und wenn auch nur befristet - ein Schutz, dass nicht im definierten "Freihaltegebiet" unerwünschte Satelliten-Siedlungen des neuen Wintersportortes gebaut werden.

Die Aufzählung der im Bereich der Bodenpolitik für die funktionellen Win-

---

1) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 41.

tersportorte relevanten planungspolitischen Massnahmen wäre unvollständig, ohne nicht auch die für die Regelung der Siedlungsentwicklung jeder Gemeinde in Frankreich vorgesehenen Planungsinstrumente "schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme" (SDAU) und "plan d'occupation des sols" (POS) zu erwähnen. Darauf wird hier aber nicht näher eingetreten, sondern lediglich festgestellt, dass noch längst nicht in allen französischen Berggemeinden diese Grundlagen vorliegen.

3 Prinzipien der Siedlungsplanung und -gestaltung

31 Die Bedürfnisstruktur der Gäste-Zielgruppe

Verschiedene französische Planer und Architekten wie auch einzelne Promotoren haben den Versuch unternommen, die Bedürfnisse ihrer Gäste-Zielgruppe - "der Wintersportgäste von heute und morgen" -, an die sich das von ihnen geschaffene touristische Angebot richtet, zu umschreiben.[1] Wir möchten nachfolgend - auch hier lediglich feststellend und noch nicht würdigend - die Elemente dieser "Norm"-Bedürfnisstruktur aufzeigen, die letztlich das Siedlungsmuster der funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation rechtfertigen soll.

- 3 elementare Bedürfnisse:[2]
  - "Schnee vor den Füssen"; es sei deshalb abzulehnen, neue Wintersportorte dort zu bauen, wo der Wintersportler nicht mit fast 100 prozentiger Sicherheit eine vier bis fünf monatige permanente Schneedecke vor seiner Türe vorfindet.
  - Sonne; der von den zu Hause Gebliebenen beim Abschied fast neidisch mitgegebene gute Ratschlag "tu rentreras certainement bronzé" werde zu einer alltäglichen Ferienverpflichtung. Der erhoffte dunkle Teint am Ende des Winterurlaubs trage mit dazu bei, zusätzliche, das Selbstbewusstsein stärkende Bewunderung bei den "Bleichgesichtern" der nebligen Grosstadt zu finden.
  - Aussicht auf die Skipisten und die "grenouillère", der freie Blick vom Zimmer aus auf die zur aktiven Partizipation einladende Stätte

---

1) - Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Colloque sur les problèmes de création de stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 17 ff.
- Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Ergebnisse einer Umfrage bei den Promotoren französischer Wintersportstationen", durchgeführt im Sommer 1971, unveröffentlicht.
- Cumin G., "Stations de sports d'hiver", Arbeitsunterlagen, unveröffentlicht.
- Pialat G., a.a.O., S. 18.

2) vgl. die von Michaud aufgestellten Prämissen für die Standortwahl von Courchevel-1850.

des Tagesgeschehens im Wintersportort sei sogar wichtiger als die Sicht auf eine verschneite Gebirgskulisse im Hintergrund. Diese These wird nicht selten mit einem ebenfalls elementaren Wunsch des ans Meer fahrenden Sommerurlaubers verglichen; dieser möchte auch am liebsten in einem möglichst nahe am Strand gelegenen Hotel wohnen.

- Zur Hauptsache kommen die Wintersportler aus Grossstädten, die sich im Winter besonders öde präsentieren. Der Kontakt mit der Natur in winterlicher Atmosphäre erscheine deshalb als besonders wichtig. Der Gast (der Skifahrer) befindet sich tagsüber auf den Skipisten und, obwohl diese meist stark bevölkert sind, habe er eine - vergleichsweise zu seinem Alltag in der Grossstadt - intensive Berührung mit der Natur. Wenn er abends vom Skifahren zurückkehre, suche er deshalb als Kontrast zum Naturerlebnis eine dichte, bevölkerte Siedlung, die ihm die von zu Hause gewohnte Lebensform in bezug auf Ausstattungskomfort, Kontakte mit Gleichgesinnten, Unterhaltungsmöglichkeiten usw. gestatte. Der aus der inkohärenten, "unorganisierten" Grossstadt stammende Gast wünsche nicht mit der gleichen "Inkohärenz" (wie sie sich heute in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten traditioneller Art manifestiere), konfrontiert zu werden, sondern eine im Detail programmierte Freizeitstätte vorzufinden.

- Das Skifahren stellt Dominante eines fast "standardisierten Tagesprogramms" jedes Wintersportlers dar: Aufstehen zu einer bestimmten Zeit; während zwei Stunden Skifahren; Mittagessen, ohne viel Zeit zu verlieren; wieder zwei Stunden Skifahren; dann ein Bad nehmen oder in die Sauna gehen; Nachtessen im Kreise jener Leute, deren Bekanntschaft man auf den Pisten geschlossen hat; Besuch des Nachtklubs...). Der nur einmal im Jahr (während seiner vielleicht 14-tägigen Winterferien) auf den Skis stehende Bewohner der Städte des Nordens und Westens Frankreichs[1]) möchte diese Zeit für seinen Lieblingssport möglichst optimal nutzen. Er würde es deshalb verpönen, lange Fussmärsche zwischen seiner Unterkunft und den Skipisten bzw. den Abfahrtsstellen der touristischen Spezialverkehrsmittel zurücklegen zu müssen. Einerseits koste dies nur unnütze Zeit und zum andern liessen die heute verwendeten Skischuhe überhaupt keine Spaziergänge mit geschulterten Skis zu. Jeder Gast erwarte deshalb Pisten und Skilifts "direkt vor dem Haus".

- Das Leben in der Grossstadt, wo die Benützung des PW's fast aufgezwungen werde, verursache tägliche Stress-Situationen. Der Wintersportgast wisse sich deshalb am glücklichsten zu schätzen, wenn er - einmal am Ferienort angelangt - das Auto in der Garage oder auf dem Parkplatz abstellen und auf dessen Benützung während seines Urlaubs wegen einer siedlungsmässigen Konzentration von Unterkunft, Geschäften, Verpflegungseinrichtungen, Stationen der touristischen Transportanlagen usw. verzichten könne.

---

1) vgl. S.19.

- Zweifellos träume jeder in der Stadt lebende Gast davon, in den Bergen in einem idyllischen Chalet am Waldrand leben zu können. Er sehe aber allmählich ein, dass sich wegen dieses Traumbildes die meisten der andern (soeben erwähnten) Wünschte nicht verwirklichen liessen und sei deshalb schliesslich bereit, eine Kollektiv-Unterkunft zu akzeptieren, wenn die übrigen Bedürfnisse (Pisten vor der Türe, Sonne, Aussicht auf die "grenouillère", Kontakte, optimale Nutzung der kurzen Ferienzeit zum Skifahren, keine von Autos überfüllte Strassen) befriedigt werden können.

32 Absoluter Funktionalismus als Leitidee

Es dürfte zweckmässig sein, an dieser Stelle den Begriff des funktionellen Wintersportortes zu rekapitulieren. Funktionalismus in der Planung und Gestaltung eines solchen touristischen Ortes bedeutet, dass ausschliesslich ein spezifischer Gebrauchszweck - nämlich die optimale Befriedigung einer bestimmten Bedürfnisstruktur des Wintersportgastes - die kombinatorische Anordnung der konstitutiven Elemente: erschlossenes Skigebiet, Beherbergungsangebot, Versorgungs-, Dienstleistungs- und übrige Kurortseinrichtungen bestimmt. Auf jede diesem Zweck fremde Formung (z.B. die Berücksichtigung einer komplementären touristischen Nutzung im Sommer) wird verzichtet.

Wir haben bereits unter den Ziffern 213 und 214 des 1. TEILS auf einige siedlungstechnische Besonderheiten der funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation hingewiesen. Diese dem Erstbesucher - namentlich in Konfrontation mit den Wintersportorten traditioneller Art - auffallenden Merkmale der Siedlungsplanung und -gestaltung werden hier verfeinert und auch ergänzt.

Wir wissen bereits aus früheren Ausführungen, dass vor allem die grössere Schneesicherheit während längerer Zeitdauer[1]) und die meist günstigen Bodenbesitzesverhältnisse zur Hauptsache für die Standortwahl in Höhenlagen über 1'600 m ausschlaggebend sind.

Dem Grundsatz, dass praktisch jeder Gast - von den Pisten zurückkehrend - sein Appartement, sein Hotel per Skis erreichen kann, versuchte man erstmals bei der Realisierung von Courchevel-1850 nachzuleben (vgl. Abb. 15). Während in dieser Wintersportstation, wegen sich allmählich einstellender, nicht vorausgeahnter Probleme (vor allem in Folge der ab Beginn der 60er Jahre vernachlässigten Baudisziplin und der entstehenden Satelliten-Siedlungen) von dieser konzeptionellen Voraussetzung nicht mehr viel übrig geblieben ist, bemühte man sich später bei den Wintersportorten der 3. Generation dieser Zielsetzung mit zwei neuen Besiedlungsmustern (und allfällig davon abgeleiteten Untervarianten) gerecht zu werden. Es handelt

---

1) vgl. die immer wieder, namentlich vom Promotor von Tignes und Val Thorens, Pierre Schnebelen, vertretene Zielsetzung: "Man muss während 365 Tagen Skifahren können."

Abb. 15 Das Siedlungsmuster "konzentrierter Gross-Wohneinheiten" ("station type hameau résidentiel")

-- Skipisten
= Strasse
Parkplätze
Wohneinheiten

sich dabei einerseits um den "Einblock-Siedlungstyp" ("station mono-bloc", z.B. La Plagne, Aime-La Plagne und Superdévoluy; siehe Abb. 6) und andererseits - wie uns scheint als Kompromiss zwischen der noch relativ lockeren Besiedlung von Courchevel-1850 und dem einzigen 700 bis 800 m langen, durch Galerien verbundenen Häuserblock von La Plagne - um das Modell "konzentrierter Gross-Wohneinheiten" rund um die "grenouillère" und ein Zentrum, wo sich Gemeinschaftseinrichtungen, Geschäfts- und Dienstleistungsbetriebe befinden ("station type hameau résidentiel", Beispiele: fast sämtliche anderen funktionellen Wintersportorte der 3. Generation; siehe Abb. 15). Diese in krassem Gegensatz zur Dispersion der einzelnen Angebotsteile (Hotels, Ferienhäuser, Sportanlagen, Talstationen der touristischen Transportanlagen) in den Wintersportorten traditioneller Art stehende Zusammenfassung der Siedlung auf engstem Raum darf aber bestimmt nicht nur als eine von der Bedürfnisstruktur des Gastes (leichte Erreichbarkeit der Skipisten, Skilifts und Bahnen, Geschäfte usw.) abgeleitete Konsequenz betrachtet werden. Vielmehr drängt sich dieses Siedlungsmuster eng aneinandergereihter Wohnblöcke, die beim Betrachter nicht selten Assoziationen mit ihrer alltäglichen Umwelt hervorrufen, auch wegen des in den auserwählten Höhenlagen nur seltenen guten Baugrundes auf. Ueberdies gilt zu bedenken, dass schliesslich wirtschaftliche Ueberlegungen seitens des Promotors (günstigere Baukosten pro Bett und damit grössere Verkaufschancen für die Appartements) die Siedlungskonzentration auf engstem Raum begünstigt haben.

Zentrum des Tagesgeschehens und Treffpunkt der Skifahrer aber auch jener Leute, die die Sportler bewundern möchten, bildet die "grenouillère" (ein möglichst flach auslaufender Platz inmitten der Siedlung, wo sämtliche Pisten enden und wo sich die Abfahrtsstellen der touristischen Spezialverkehrsmittel befinden; vgl. Abb. 6 und 15).

Die vielfach 10 - 15-stöckigen Hotel- und Appartements-Türme sind so angeordnet, dass für ihre Bewohner die Besonnung optimal und der Ausblick auf die vor der Türe endenden Skipisten und die "grenouillère" nicht gestört ist.

Es gilt auch als Grundsatz, die einzelnen Verkehrsströme - Autos, Fussgänger und Skifahrer - strikte zu trennen. Es soll vor allem nicht die bekannte alltägliche Szenerie der Wintersportorte traditioneller Art wiederholt werden, wo sich die Gäste mit geschulterten Skis zwischen den vorbeifahrenden Autos hindurch schlängeln müssen.

33 Bemerkungen zur Architektur

Wahrscheinlich die heftigsten Reaktionen und einen der Hauptangriffspunkte der Kritik hat in Frankreich und speziell auch im Ausland die architektonische Gestaltung der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation ausgelöst. Selbst beim "Service d'Etude d'Aménagement Touristique" scheint man sich in der Diskussion zu dieser Frage noch in keiner Weise festlegen zu wollen. "Darüber kann man natürlich geteilter Meinung sein" - lautet die kurze, von Unbehagen und Unsicherheit geprägte Stellung-

nahme[1] des meinungsbildenden Beraterstabes zur "normierten", von Formengleichheit dominierten Architektur. Kurz und prägnant wird zu dieser neuen, bei vielen Ablehnung, bei andern Bewunderung auslösenden Gebirgsarchitektur in der Untersuchung der "EDEC" verfahren; hält man doch dort fest, dass sich schon heute zeige, dass der Grossteil der neuen funktionellen Wintersportorte architektonisch-gestalterisch misslungen wäre. Die hierfür Verantwortlichen hätten nur allzu deutlich den Beweis erbracht, dass heute noch niemand genau wisse, wie eine touristische Gross-Siedlung im Berggebiet in ihrem Aeusseren zu gestalten sei. Darüber könnten auch die paar vielleicht nicht uninteressanten Fassadendetail nicht hinwegtäuschen, die ihre Urheber (die sich meist wohl im Städtebau auszeichneten, aber im Berggebiet erstmals aktiv wurden) krampfhaft als Hauptelemente der von ihnen kreierten "neuen" Gebirgsarchitektur hinzustellen versuchten.[2]

Namentlich jene neuen Wintersportorte (z.B. Aime-La Plagne, Flaine, Les Ménuires), wo Beton und Stein weitgehend als einzige Baumaterialien gewählt wurden, erinnern in ihrer heutigen baulichen Gesamtpräsentation sehr stark an Vorortssiedlungen europäischer Grossstädte. Andererorts (z.B. in Les Arcs, Avoriaz, Le Corbier, La Plagne) bemühte man sich offensichtlich, diesen durch die Konzentration von Gross-Wohneinheiten unweigerlich aufkommenden Eindruck durch fast ausschliessliche Verwendung von Holz als Baugrundstoff zu verwischen.

Die Promotor-Gruppe von Flaine z.B. weiss heute, dass die äussere bauliche Gestaltung der Gebäude in dieser Station 95 % der Gäste missfällt. Fast kurios mutet deshalb der Umstand an, dass man sich zum Ziel gesetzt hat, in unmittelbarer Umgebung dieser Siedlung "mit amerikanischem Vorstadtcharakter" jährlich 3000 Jungtannen anzupflanzen, um auf diese Weise offensichtlich vermehrtes Naturerlebnis zu produzieren. Nach Avoriaz - um ein anderes Beispiel zu zitieren - kommen hingegen die Gäste vordringlich wegen der offenbar Gefallen findenden dortigen Architektur.[3]

Unsere Erfahrungen und die zahlreichen Gespräche mit den Verantwortlichen haben eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass die wenigen und rudimentären Erklärungsversuche dieser Experimentier-Charakter aufweisenden, "das Jahr 2000 antizipierenden" baulichen Formgebung, die als Alternative zum oft zitierten "Stilwirrwarr" in den Wintersportorten traditioneller Art gedacht ist, sich auf wenig objektive, namentlich von den Gästebedürfnissen abgeleitete Grundlagen beziehen können. Unseres Erachtens darf aber gleichzeitig in einer kritischen Gesamtwürdigung der funktionellen Wintersportorte

---

1) Anlässlich der Besprechung in Chambéry vom 25.8.72.
2) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 45.
3) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Ergebnisse einer Umfrage bei den Promotoren französischer Wintersportstationen", a.a.O.

nicht übersehen werden, dass die bauliche Gestaltung, wenn auch eine entscheidende, so doch nicht - wie wir vor allem im 2. TEIL aufzuzeigen bestrebt sind - die einzige Komponente bei der Planung und Realisierung eines Wintersportortes darstellt. Dies scheint man aber vielerorts - wie wir meinen - beim heutigen Stand der Diskussion um Pro und Kontra der touristischen "ex-nihilo"-Zentren nur allzu leicht zu übersehen.

4 Probleme der Infrastruktur

41 Die Besonderheiten der Verkehrserschliessung

Die Kosten für die Infrastruktur (Erschliessungsstrasse, Bodenplanierungen, inneres Strassen- und Wegnetz, Parkplätze, Wasser, Kehricht, Energie, Telefon, usw.) sollten, nach fast einhelliger Auffassung von Planern und Promotoren der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation, pro Bett (unabhängig von der Unterkunftsform) nicht mehr als 2000 bis 3000 F betragen (vgl. Anhang II). Als eine Art Faustregel gilt heute auch, dass der Anteil für eine zu bauende Erschliessungsstrasse, die Parkplätze und das Innerorts-Wegnetz an diesem globalen Infrastruktur-Kostensatz pro Realisierungseinheit (1 Bett) 30 - 50 % oder rund 1000 F ausmacht.

Tabelle 10 veranschaulicht am Beispiel von 12 neuen geplanten oder bereits in Angriff genommenen Projekten funktioneller Wintersportorte in den Nord- und Südalpen sowie in den Pyrenäen die heutige Kostensituation für den Bau von Erschliessungsstrassen. Daraus geht hervor, dass im Durchschnitt der Längen-Kilometer dieser ausgewählten Strassenprojekte auf 650 000 F zu stehen kommt. Für den Nationalstrassenbau im Flachland rechnet man mit einem Kostensatz von 400 000 bis 500 000 F pro Längen-Kilometer, was als recht aufschlussreicher Vergleich dienen mag.[1]

Während namentlich noch während der 60er Jahre die Meinung vertreten wurde, die Finanzierung der Erschliessungsstrassen gehöre in den Aufgabenbereich des privaten Promotors, fordert man nun heute mehrheitlich - weil diese Basis-Verkehrserschliessung für die Privatwirtschaft nicht tragbar sei -, dass bei grösseren Projekten (ab ca. 2000 Betten) in vollem Umfang die öffentliche Hand (Gemeinde, "Département" und Staat) - wie bei der Realisierung der funktionellen Wintersportorte der 2. Generation - diese Investitionen zu übernehmen hätten.[2] Sowohl die zahlreichen finanziellen Schwierigkeiten der Promotoren von bereits in Angriff genommenen Ausbauvorhaben wie auch die festzustellende Zurückhaltung potentieller

1) Lavaud B., a.a.O., S. 51.
2) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 43 und Lavaud B., a.a.O., S. 51.

Tabelle 10 Die Kosten der Erschliessungsstrassen für funktionelle Wintersportorte

"Département" und Wintersportort	Länge der Erschliessungsstrasse (ab Tal, in km)	geplanter Endausbau (Betten)	Baukosten (Mio. F)
"Ariège"			
Les Bésines	15	7'000	12,0
"Basses-Alpes"			
Jausiers	17	15'000	8,65
"Hautes-Alpes"			
Cervières	5	7'000	3,5
Les Orres I	6	7'000	3,7
Risoul	15	6'000	7,0
"Alpes-Maritimes"			
Isola-2000	16	6'000	12,0
Molières-Les-Adus	2	6'000	1,5
"Hautes-Pyrénées"			
Superbarèges	6	4'000	2,0
l'Oule Pichaleye	12	4'000	6,8
"Savoie"			
Les Arcs-1800 und -200	13	15'000	9,0
Le Mottaret	4	16'000	4,5
Le Ruitor	15	8'000	12,0
	127	101'000	82,65

Quelle: Lavaud B., a.a.O., S. 51.

Initianten für geplante Projekte dürften diesem Postulat zweifelsohne vermehrten Widerhall verschaffen. Dabei gilt aber zu bedenken, dass neben den eigentlichen Erschliessungsstrassen, deren Finanzierung man inskünftig völlig der öffentlichen Hand anlasten möchte, das explosive Wachstum des Angebotes für den Wintertourismus auch enorme Investitionen für die öffentliche Hand im Bereich der externen Verkehrserschliessung (Zufahrtsstrassen in die Bergtäler, Eisenbahnnetz) - so besonders in den Nordalpen - induziert hat. Das bestehende Strassennetz und die Eisenbahnverbindungen in grossen Teilen der "Départements" "Savoie" und "Haute-Savoie" wird selbst von amtlicher Seite schon seit längerer Zeit als völlig ungenügend taxiert.[1] In die "Tarentaise", auf deren Hangterrassen nach dem 2. Weltkrieg zahlreiche Wintersportorte (wie Les Ménuires, Méribel, Courchevel, La Plagne, Les Arcs) mit total ca. 50'000 Betten entstanden, und wo noch deren weitere 100'000 bis zum Endausbau geplant sind, führt heute eine einzige Zufahrtsstrasse. Hinzu kommt der bekannte Verkehrsengpass in Moûtiers (einem Ort mit ca. 14'000 Einwohnern), wo in der Hauptsaison manchmal mit Durchfahrtszeiten mit dem PW bis zu 1½ Stunden in Kauf genommen werden müssen.[2] Welche zusätzlichen, durch die touristische Erschliessung der Nordalpen hervorgerufenen, finanziellen Aufwendungen der öffentlichen Hand allein aus der Strassensanierung entstehen, kommt am Beispiel der dringlichsten Verbesserungsmassnahmen in der "Tarentaise" (Ortsumfahrung Moûtiers, Ausbau der bestehenden Strasse nach Bourg-St-Maurice und besonders dringende Lawinenverbauungen zwischen Séez und Val d'Isère), deren Kosten auf insgesamt 27 Mio. F veranschlagt wurden, nur allzu deutlich zum Ausdruck.[3] Diese prekäre Situation der externen Verkehrserschliessung mag mithin ein Grund gewesen sein, dass man in verschiedenen funktionellen Wintersportorten der 2. und 3. Generation den Bau von Höhenflugplätzen ("altiports") forcierte und mittels Einsatz von kleineren Flugzeugen, die Verbindungen von und nach Genf, Paris, Nizza, Grenoble und Chambéry herstellen, die Anreisebedingungen für den Gast attraktiver zu machen hoffte. Wenn man auch damit rechnet, in unmittelbarer Nähe einiger neuer Wintersportorte schon in absehbarer Zeit Maschinen mit einer Traglast bis zu 50 bis 60 Passagieren landen lassen zu können, gilt einschränkend zu dieser optimistischen Erwartung zu bedenken, dass der Luftverkehr in Gebirgsgegenden - besonders im Winter - immer sehr stark vom Witterungsunbill abhängig bleiben wird. In der Untersuchung der "EDEC" erwähnt man sogar, dass heute durchschnittlich von drei vorgesehenen Flugkursen zwischen den erwähnten Städten und den über 1'600 m gelegenen funktionellen Wintersportorten deren zwei wegen ungünstiger Flugbedingungen ausfallen müssen.[4]

---

1) Lavaud B., a.a.O., S. 52.
2) ebenda, S. 52 und Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 27.
3) vgl. dazu Lavaud: "... ni le ministère de l'équipement, ni la délégation à l'aménagement du territoire ne disposent actuellement de crédits suffisants pour faire face à un programme de cet ampleur" (Lavaud B., a.a.O., S. 52).
4) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 27.

Namentlich CUMIN hat einige generelle Prinzipien entwickelt, die seines Erachtens beim Bau von Erschliessungsstrassen ab Tal Beachtung finden müssten. Die wichtigsten seien nachstehend wiedergegeben:[1]

- Die Strasse sollte mindestens 7 bis 8 m breit sein und keine grösseren Steigungen als ca. 7 % aufweisen.
- Es ist wünschbar, dass alle 4 bis 5 km möglichst ebene Abschnitte (von mindestens 30 m Länge) und zusätzlichen Ausstellmöglichkeiten vorgesehen werden.
- Viele Kurven sind zu vermeiden und dafür langgezogene Hangtraversen anzustreben.
- Mit Vorteil werden - sofern möglich - Nordhänge für die Trassee-Führung gewählt (häufige Vereisungen an Südhängen wegen Sonneneinstrahlung).
- Für den Fall, dass die Strasse von Skipisten gekreuzt wird, sind beliebig erweiterbare Pistenüberführungen die einzige befriedigende Lösung.

Wie in andern Alpenländern ist die Frage "Strasse oder Bahn" im Zusammenhang mit der Verkehrserschliessung eines Wintersportzentrums in Frankreich ebenfalls sehr aktuell. Nach allgemein geltender Meinung der französischen Sachverständigen wird aber der Strasse nach wie vor gegenüber der Verbindung mittels einer Luftseilbahn (ab Tal), namentlich aus folgenden Gründen eindeutig der Vorzug gegeben:[2]

- Die stündliche Kapazität einer Luftseilbahn erreicht heute im besten Fall 1'200 Personen, was bei den Dimensionierungen der funktionellen Wintersportorte und um vor allem längere Wartezeiten zu vermeiden, als ungenügend gilt.
- Eine Luftseilbahn bietet keine absolute Kontinuität der Versorgung einer touristischen Siedlung (wegen allfälliger Pannen, Betriebseinstellungen in der Nacht usw.).
- Der Komfort für den Gast, der vielleicht schon eine ganztägige Anreise hinter sich hat, ist in der Luftseilbahn wesentlich kleiner als im Auto (keine Heizung, keine Sitzplätze).
- Die Baukosten für eine Luftseilbahn sind - entgegen der Erwartung - oft gleich hoch wie jene für eine Strasse.
- Die Chancen einer Beteiligung an den Baukosten oder sogar deren volle Uebernahme seitens der öffentlichen Hand sind bei der Strasse bedeutend grösser.
- Eine Luftseilbahn bedingt - namentlich wenn auch ein Notfallbetrieb in der Nacht angestrebt wird - hohe Betriebskosten (mindestens 4 Angestellte für eine Schicht).

---

1) Cumin G., "Stations de sports d'hiver", unveröffentlichte Arbeitsunterlagen.
2) ebenda.

Schliesslich seien noch die wichtigsten, heute vertretenen Theoreme zur Abwicklung des Innerortsverkehrs in den funktionellen Wintersportorten erwähnt. Es handelt sich besonders um Grundsätze zur Regelung des zirkulierenden und ruhenden Strassenverkehrs innerhalb der Siedlung selbst. Bekanntlich hatten sich die Initianten bei der Siedlungskonzeption von Courchevel-1850 zum Ziele gesetzt, dass jedes Hotel, jedes Haus mit dem Auto zugänglich sei. Die gleichzeitig vorgegebene Prämisse der - im Vergleich zu den Orten der 3. Generation - "kleindimensionierten" Bauweise im Savoyer-Stil bewirkte eine Ausdehnung dieser Station auf über 2 km in der Längenachse, so dass der PW zum alltäglichen Beförderungsmittel wurde, um zu den Abfahrtsstellen der Transportanlagen, den Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen usw. zu gelangen. Insofern unterscheidet sich deshalb das heutige Innerorts-Strassenbild von Courchevel-1850 nicht wesentlich von jenem irgend eines Wintersportortes traditioneller Art.

Gemäss der beiden Siedlungsmuster der 3. Generation - "mono-bloc" und "konzentrierte Gross-Wohneinheiten" können zwei Parkierungssysteme auseinandergehalten werden:

- Gruppiert am Eingang zur Wintersportstation (auf zentralem, speziellem Gross-Parkplatz oder beidseitig der endenden und bis auf 20 und mehr Meter verbreiterten Erschliessungsstrasse).
- Verschiedene Parkierungsräume (geschaffen durch Strassenverbreiterung bis auf 20 Meter entlang der wenigen Innerorts-Strassenstränge, vgl. Abb. 15).

Die Richtwerte für die in einem funktionellen Wintersportort zu schaffende Anzahl Parkplätze variieren zwischen 1/8 bis 1/3 der vorgesehenen Bettenkapazität ("station de séjour") bzw. der erwarteten Skifahrer ("stade de neige"). Der Flächenbedarf pro Parkplatz beträgt ca. 30 m2 (vgl. Anhang II). Bei Orten, die sowohl von Feriengästen wie kurzfristigen Aufenthaltern aufgesucht werden, geht die Forderung dahin, getrennte Parkierungsmöglichkeiten für beide Gästekategorien vorzusehen, wobei man die kurzfristigen Aufenthalter möglichst zum Parkieren schon vor dem Eingang zur Station bewegen möchte. Dies ist auch der Grund, dass viele funktionelle Wintersportorte, die nach dem Siedlungsmodell der "konzentrierten Gross-Wohneinheiten" gebaut wurden, neben den dezentralisierten Parkplätzen (in unmittelbarer Nähe der Appartement- und Hotelgebäude) eine Autoabstellmöglichkeit am Ende der Erschliessungsstrasse aufweisen.

Diese Erläuterungen zu den Haupt-Parkierungsprinzipien dürften klargestellt haben, dass selbst bei den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation nicht - wie man fälschlicherweise im Ausland oft annimmt - sämtlicher Autoverkehr schon vor der Station abgefangen wird. Bei all jenen Orten, deren einzelne Appartement- und Hotelgebäude mehr als 30 Meter vom Parkierungsraum am Stationseingang entfernt liegen, was mit Ausnahme des "Einblock"-Siedlungsmusters immer der Fall sein dürfte, fordert man nämlich heute die geschilderten zusätzlichen dezentralisierten Parkierungs-

räume vor den einzelnen Unterkünften.[1] Diese neuesten Tendenzen basieren auf den gemachten Erfahrungen, dass - trotz zentralem Parkplatz - die meist mit viel Gepäck anreisenden Gäste direkt vor ihr Appartement zu fahren wünschen.

Ohne Zweifel bereitet - wie die französischen Beispiele zeigen - die Lösung des Problems einer praktischen und effizienten autofreien Verbindung zwischen zentralem Parkplatz und Unterkunft, selbst bei der ausgeprägten Siedlungskonzentration der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation, noch grosse Schwierigkeiten. Einmal mehr lässt sich auch daraus folgern, dass es sehr schwer hält, sobald der Autoverkehr bis vor eine Siedlung führt, diesen auch - selbst bei hochgepriesener "Autofreiheit" - vom Ortsinnern fernzuhalten. Als Kuriosum, wenn nicht sogar als eigentliche Kapitulation vor der Idee autofreier Fremdenverkehrsorte möchten wir aber jene von gewissen französischen Planern und Promotor-Gruppen neuerdings vertretene These werten, die dahingeht, dass das Zirkulieren von Personenwagen innerhalb der Station als Element der "Belebung" ("animation") anzusehen sei, und das Flanieren mit der neuesten Luxuslimousine vor den Augen der neidischen Mitbewohner einem Bedürfnis des Gastes entspreche.[2]

Wenn sich somit das Passieren von Autos innerhalb der Siedlung aus dieser oder jener Perspektive aufdrängt, sollen, wie speziell CUMIN betont, - im Dienste der Trennung der einzelnen Verkehrsströme - anstelle von Trottoirs entlang der Innerorts-Strassenstränge, gesonderte Fussgängerwege bzw. gedeckte -Galerien gebaut werden.[3]

Die billigste Lösung zur Schaffung des meist vorhandenen Parkplatzes am Ortseingang stellt zweifelsohne die geschilderte Ausnützung des verbreiterten Endes der Erschliessungsstrasse dar. Relativ ebener Boden für den Ausbau als Grossparkplatz ist in den Höhenlagen, wo die funktionellen Wintersportorte gebaut werden, sehr selten oder nur durch kostspielige Bodenplanierung zu verwirklichen; solche Grundstücke bleiben deshalb meist einer wertvolleren Verwendung (z.B. als "grenouillère") vorbehalten. Obwohl zentrale, gedeckte oder unterirdische Parkierungsanlagen ebenfalls von den französischen Planern und Promotoren als die betriebstechnisch optimale Lösung angesehen werden, hegt man aus wirtschaftlicher Sicht grosse Bedenken gegenüber solchen kostenintensiven Bauten.[4]

Viel eher räumt man ungedeckten, aber dafür - zur Vermeidung der Schneeräumung - mit Bodenheizung ausgestatteten Parkierungsmöglichkeiten heute grössere Realisierungschancen ein.[5]

---

1) ebenda.
2) zit. nach Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 28.
3) Cumin G., "Station de sports d'hiver", unveröffentlichte Arbeitsunterlagen.
4) ebenda.
5) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 28.

42 Weitere Aspekte der Infrastruktur

Den privaten Promotoren der funktionellen Wintersportorte bereiten heute neben der Erlangung der uneingeschränkten Bodenverfügungsgewalt die Finanzierung der Infrastruktur - obwohl grundsätzlich Finanzierungshilfen der öffentlichen Hand angerufen werden können[1] - die grössten Probleme. LAMOUR vertritt beispielsweise die Ansicht, dass die Bereitstellung der infrastrukturellen Anlagen für ein fernab jeder originären Bergbauernsiedlung gelegenes touristisches Zentrum, kostenmässig gesehen, mit entsprechenden Investitionen für den Bau einer kleineren Stadt im Flachland vergleichbar ist.[2] Im Unterschied zum Wintersportort traditioneller Art, wo meist für dessen Startphase wie auch die Weiterentwicklung von einer gewissen Grund-Infrastruktur (Elektrizität, Wasserversorgung, inneres Strassennetz usw.) der bereits bestehenden Siedlung (Bergbauerndorf oder allgemeiner Gebirgsfremdenverkehrsort) profitiert werden kann, erfordert die aus dem Nichts entstehende Wintersportstation eine gesamte, neu zu schaffende Infrastruktur, deren hohe Kosten selbst durch den unter Ziff. 22 des 2. TEILS geschilderten erleichterten Bodenerwerbs bei weitem nicht zu kompensieren sind.[3]

Es verwundert nicht allzu sehr, dass man über die tatsächlichen Kosten, sowohl im Bereich der Infrastruktur wie auch für den Bau der Unterkünfte und der übrigen touristischen Suprastruktur eines funktionellen Wintersportortes grosse Geheimhaltung übt. Wir waren dennoch bestrebt, aus den diesbezüglichen nur spärlichen und groben Informationen ein Datenschema zu erstellen (ANHANG II), das neben planungstechnischen Richtwerten für die Infrastruktur auch solche für die touristischen Spezialverkehrsmittel (Ziff. 5), den Beherbergungssektor (Ziff. 6) und die touristischen Gemeinschaftseinrichtungen (Ziff. 7) enthält, und auf das wir in der Folge verschiedentlich verweisen werden. Einen ersten Anhaltspunkt relativer Art über die Kostenstruktur einer neuen funktionellen Wintersportstation vermittelt die von COGNAT übernommene Kostenaufteilung, wie sie sich beim Ausbaustand von Les Arcs im Jahre 1970 ergeben haben soll:[4]

	Kosten in Prozenten
Beherbergungssektor	ca. 85
touristische Spezialverkehrsmittel und Pistenbau	ca. 6,5
Infrastruktur	ca. 8
Bodenerwerb	ca. 0,5

1) vgl. Abb. 14.
2) Lamour Ph., "Il n'y a pas une doctrine d'aménagement, mais deux, au moins", in: Le Monde, 22./23.3.1970.
3) Lavaud B., a.a.O., S. 50.
4) Cognat B., a.a.O., S. 61.

Der gleiche Autor nimmt aber gerade wegen der überall geübten Diskretion und der verschiedenen Konkurse von Erstpromotoren an, dass die effektiven Kosten aller bisher angelaufenen Projekte funktioneller Wintersportorte der 3. Generation erheblich höher liegen dürften als die veranschlagten Aufwendungen (z.B. für Les Arcs durchschnittliche Gesamtkosten pro Bett von 22'000 F[1]). Gleichzeitig sei auch erwähnt, dass, was die Ertragsseite solcher Vorhaben anbelangt, ebenfalls praktisch keine Informationen an die Oeffentlichkeit gelangen.

Gemessen an den Gesamtkosten eines neuen funktionellen Wintersportortes (für Infrastruktur, Beherbergung, touristische Spezialverkehrsmittel und Pisten, Gemeinschaftseinrichtungen), die von verschiedenen Autoren im Durchschnitt auf ca. 31'000 F pro Bett im Appartement-Sektor und zwischen ca. 31'000 bis 46'000 F pro Bett im Hotel-Sektor geschätzt wurden, betragen die Aufwendungen für die Infrastruktur ca. 6 bis 10 %.[2] Davon stammen, wie wir bereits gesehen haben, 30 bis 50 % von der notwendigen Verkehrserschliessung. Die verbleibenden 50 bis 70 % dieses groben Infrastruktur-Kostenansatzes pro Realisierungseinheit teilen sich zur Hauptsache auf folgende Arbeiten und Anlagen auf:

- Bodenplanierungen
- Wasserzufuhr, Kanalisation und Kehrichtbeseitigung
- Energie und Telefon
- zentrale Heizungsanlagen

Die bereits früher angetönten beiden Ausgangssituationen für die infrastrukturelle Ausrüstung des seitens des Promotors zum Erwerb vorgesehenen Bodens seien hier weiter präzisiert:

- Die Grundstücke werden von der öffentlichen Hand (Gemeinde oder "Département") als Konzessionsgeberin komplett unerschlossen und unparzelliert angeboten. In diesem Falle galt zu Beginn der 70er Jahre ein Durchschnittspreis (umgerechnet auf ein zu realisierendes Bett) von 300 bis 400 F bei Kauf, bzw. von 10 bis 20 % dieses Wertes beim Erwerb eines Baurechtes als tragbar.[3] Die Aufwendungen für die Infrastruktur gehen dann in vollem Ausmass zu Lasten des Promotors bzw. erfahren Reduktionen je nach dem Anteil der gewährten finanziellen Unterstützung (Subventionen) seitens der öffentlichen Hand.[4]
- Die Grundstücke sind bereits oder werden teilweise oder vollständig durch die öffentliche Hand mit den erforderlichen Infrastruktur-Anlagen baureif ausgerüstet. Die vom Promotor für diese Böden zu bezahlenden Preise richten sich dann einerseits nach dem jeweiligen entsprechenden

---

1) ebenda, S. 61.
2) vgl. ANHANG II.
3) Cambau V., a.a.O., S. 34; Lavaud B., a.a.O., S. 82.
4) vgl. Abb. 14.

Ausbaustand sowie wiederum den gewährten Subsidien; sie können aber auch vom Zeitpunkt des Erwerbs (vgl. z.B. die durch die Geldentwertung und den allgemeinen Nachfragedruck bedingten Preissteigerungen in Courchevel-1850 in der Nachkriegszeit) und dem vorgesehenen Nutzungszweck abhängig sein. Gerade die Anwendung des letztgenannten Wertbestimmungsfaktors kann bedeuten, dass der Preis pro m2 je nachdem, ob z.B. ein Hotel, ein Appartement-Haus oder eine Gemeinschaftseinrichtung gebaut werden soll, unter Umständen erheblich variiert.[1]

Es kann nicht Aufgabe dieser Arbeit sein, all die vielfältigen technischen und planerischen Aspekte der infrastrukturellen Ausrüstung eines funktionellen Wintersportortes zu streifen. Die bisherige Entwicklung ist auch noch zu kurz und vor allem die Problemstellungen bei jeder Projektrealisierung zu differenziert, als dass sich schon gewisse allgemeine anerkannte Grundprinzipien oder rezepthafte Verhaltensregeln gebildet hätten. Wir möchten nur noch auf zwei besonders interessante Punkte hinweisen, auf die wir insbesondere durch unsere Felderhebungen aufmerksam wurden. Einerseits betrifft es die Unterbringung der Versorgungssysteme (Wasser, Elektrizität, Telefon) innerhalb der Siedlung selbst; geht man doch teilweise dazu über, die entsprechenden Versorgungsstränge, anstatt im Boden zu vergraben, in unterirdischen Gängen gesammelt einzubauen, was eine permanente Ueberwachung und Reparaturen bei jeder Witterung ermöglicht. Andererseits dürften ebenfalls die zum Teil vorgenommenen erheblichen Bodenplanierungsarbeiten zur Erreichung einer auf den Gebirgsbalkons (wo die meisten funktionellen Wintersportorte der 3. Generation liegen) von der Natur eher selten gegebenen, möglichst ebenen Fläche auffallen, die später als "grenouillère" dient; die Siedlung rahmt dann im Idealfall dieses künstlich geschaffene Plateau ein.

Wir neigen zur Ansicht, dass schon in näherer Zukunft die Infrastrukturaufwendungen den während des vergangenen Dezenniums festgestellten Wachstumsrhythmus des Angebotes für den französischen Wintertourismus erheblich bremsen werden. Darauf deutet schon der Nachholbedarf (z.B. im Sektor Abwasser- und Kehrichtbeseitigung) in den bereits in gewisser Ausbauphase steckenden neuen funktionellen Wintersportorte hin.[2] Zum andern sind die Gemeinden und "Départements" durch die erforderlichen, von der allzu schnell gewachsenen Fremdenverkehrswirtschaft induzierten und nicht unbedingt vorausgeplanten Sanierungen im gesamten Infrastrukturbereich (vgl. z.B. die heutige kritische Situation im Bereich der externen Verkehrserschliessung) bereits stark überfordert. Eine diesbezügliche Ausnahme in den französischen Alpen bildet wahrscheinlich lediglich das "Département Isère", das seine dringendsten Infrastrukturprobleme im Zuge der Olympischen Spiele 1968 mit massiver Staatshilfe gelöst hat.

---

1) vgl. Michaud: "Ce sont des permis de construire que l'on doit vendre plutôt que des mètres carrées de terrains" (zit. nach Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 44).
2) vgl. S. 49 f.

Der angetönte Zweifel und der von gewissen Kreisen in Frankreich sogar begrüsste Bremseffekt in der touristischen Erschliessung des Berggebietes, bedingt durch die nachhinkende Infrastruktur, bleiben selbst dann bestehen, falls tatsächlich - wie LAVAUD erwähnt - der Staat erwägt, inskünftig sämtliche Kosten der Erschliessungsstrassen für die funktionellen Wintersportorte zu übernehmen, um die vorgesehenen Projekte beschleunigen und vor allem den "Plan-Neige" verwirklichen zu können;[1] dies um so mehr als allein für die touristischen Ausbauvorhaben während des laufenden VI. Plans mit jährlichen Infrastrukturkosten von 100 Mio. F[2] gerechnet wird und die privaten Promotoren diesen sich nur langfristig in Ertrag umsetzenden, aber für den dauerhaften Betrieb einer Wintersportstation unabdingbaren Investitionen offensichtlich zögernd gegenüber stehen, bzw. deren Interesse an touristischen Erschliessungsprojekten sich heute vorwiegend aus der erhofften kurzfristigen Gewinnrealisierung durch Kapitaleinsätze im Immobiliengeschäft (Bau von Zweitwohnungen) ableitet.

5 Das Skigebiet

51 Die zentrale Bedeutung der "domaine skiable"

Die bisherigen Ausführungen zur Wesensart des funktionellen Wintersportortes müssten eigentlich deutlich gemacht haben, dass die Planung der Skipisten und der touristischen Spezialverkehrsmittel einen besonderen Stellenwert bei allen entsprechenden Projektstudien einnimmt. Das "massgeschneiderte" Skigebiet ist aber letztlich nicht nur ein Erfordernis für diese Art von Wintersportzentren, denn das Skifahren und die dafür erforderlichen Anlagen sind heute in jedem Wintersportort - ob funktioneller oder traditioneller Art - zur zentralen Angelegenheit des Tagesgeschehens geworden.

Selbst in ausländischen Fachkreisen vertritt man oft die Auffassung, dass die minutiöse Skipistenplanung eine grosse Stärke der französischen funktionellen Wintersportorte darstellt. Das dabei erreichte Niveau der angewandten Arbeitsmethoden dürfte gerade mit dem Aufkommen dieser ausschliesslich für den Skifahrer bestimmten touristischen Zentren in Beziehung zu bringen sein, waren doch deren Planer seit der Nachkriegszeit mit ganz neuartigen und anders gelagerten Problemstellungen konfrontiert als z.B. ihre Kollegen in jenen Alpenländern, wo die heute bedeutendsten Wintersportorte zur Hauptsache dem Typ des traditionellen Siedlungsmusters zuzuordnen sind.

---

1) Lavaud B., a.a.O., S. 51.
2) ebenda, S. 51.

Der verschiedenerorts vielleicht auch nicht offen zugestandene planungsmethodische Vorsprung der französischen Spezialisten im Bereiche der Erschliessung der "domaine skiable" manifestiert sich unseres Erachtens aber gerade dadurch, dass z.B. zum Teil ebenfalls schweizerische Planer und touristische Berater, die in unseren meist aus traditionellen Siedlungen entstandenen Wintersportplätzen tätig sind, in Frankreich entwickelte Richtwerte für Kapazitätsberechnungen der Skipisten und touristischen Spezialverkehrsmittel zur Anwendung bringen. Allein schon die spezifische Zielsetzung und die in verschiedener Beziehung differenzierte Ausgangssituation bei der Planung eines funktionellen Wintersportortes dürften aber klarstellen, wie verfänglich es ist, solche nur für diese Art touristischer Zentren erarbeiteten Planungswerte und Berechnungsgrundlagen in allzu blinder Oberflächlichkeit zu übernehmen und dem Uneingeweihten womöglich noch als eigene Theorien anzupreisen. Hinzu kommt, dass - wie wir noch sehen werden - selbst die in diesen Fragen führenden französischen Planerpersönlichkeiten noch immer grosse Zweifel an ihren eigenen Methoden hegen.

Ob ein Projekt eines funktionellen Wintersportortes weiterverfolgt werden soll, hängt vor allem von folgenden Entscheidungskriterien ab:[1]

- Schneebedingungen (Quantität und Qualität)
- Topographie des in Frage stehenden Skigebietes
- Besonnung
- Erreichbarkeit und Kosten der Verkehrserschliessung

In allen ersten Grundsatzstudien wird zur Hauptsache auch nur mit solchen Bewertungsmerkmalen gearbeitet. Neben diesen Komponenten für den Skisport fallen andere touristische Attraktivitätsfaktoren, wie Landschaftsbild, Vegetation, kulturelle Sehenswürdigkeiten usw., die für den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsort ebenso von Bedeutung sind, viel weniger ins Gewicht. Diese mit der verfolgten Zielsetzung (Funktionalismus für den Skisportler) begründete einseitige, nur auf die mögliche Ausrüstung des Skigebietes ausgerichtete Betrachtungsweise hat aber in neuerer Zeit selbst bei grundsätzlichen Befürwortern der offiziellen touristischen Erschliessungsdoktrin für das französische Berggebiet Missbehagen ausgelöst.[2]

Wir betonten schon mehrmals, dass die Schneesicherheit in den Winterhauptmonaten (wie die anstelle einer Sommersaison angestrebte ständige Verlängerung des wirtschaftlich interessanteren Winters) neben den meist günstigen Bodenbesitzesverhältnissen für die Standortwahl der funktionellen Wintersportorte zwischen 1'600 und bis über 2'000 m ausschlaggebend sind. An dieser Stelle möchten wir aber auch einmal erwähnen, dass es z.B. in

---

1) Cumin G., "Capacité d'un domaine skiable", in: Economie et Prospective de la Montagne, Nr. 7, Voiron, S. 20 ff.
2) vgl. Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 29.

der Schweiz ebenfalls zahlreiche polyvalente Gebirgsfremdenverkehrsorte gibt, die in diesen Höhenlagen entstanden; z.B. Zermatt (1'600 m), Saas-Fee (1'800 m), St. Moritz (1'800 m) usw. Die meisten grossen oesterreichischen Wintersportplätze weisen dagegen eine Meereshöhe unter 1'000 m (vgl. z.B. Kitzbühl 770 m) auf; sie entsprechen aber klimatisch, in bezug auf Schneereichtum, z.B. durchaus den Wintersportzentren im Wallis in Höhenlagen um 1'300 bis 1'500 m.[1] Es ist somit ein Irrtum, zu glauben, nur die funktionellen französischen Wintersportorte befänden sich in scheinbar zum vorneherein für den Sommertourismus ungünstigen Standorten. Zum andern zeigen die oesterreichischen Beispiele, dass es im Alpenraum auch Zonen um 1'000 m gibt, wo die Schneebedingungen für den Wintertourismus als günstig zu beurteilen sind. Das oft im Ausland geprägte Pauschalurteil, allein schon die Standorte der französischen funktionellen Wintersportorte in Höhen bis gegen 2'000 m seien unvertretbar und widersprächen den Vorstellungen über die ideale Höhenlage eines Gebirgsfremdenverkehrsortes, verliert angesichts der - was man oft vergisst - verschiedenartigen klimatischen Bedingungen in den einzelnen Alpenzonen (vgl. z.B. die klimatischen Unterschiede in den französischen Nord- und Südalpen auf ca. 1'600 m) einiges an Gewicht.

Bestimmt hält es schwer, und daran zweifeln auch die französischen Promotoren nicht, in diesen Höhen, die oft wegen fehlender Vegetation besonders öde wirken, eine Sommersaison im überlieferten Sinne aufzubauen, was man sich aber auch nicht explizit zum Ziele gesetzt hat. Mit der dabei gleichzeitig auftauchenden Frage, ob eine solche Zielsetzung eines extremen Funktionalismus, wenngleich heute niemand ernsthaft bestreiten kann, dass die Wintersaison für jeden Fremdenverkehrsunternehmer im Berggebiet weitaus grössere Erträge abwirft, in jeder Beziehung - z.B. unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Besserstellung der Bergbevölkerung oder des Landschaftsschutzes - Unterstützung finden darf, werden wir uns im 3. TEIL noch eingehender zu befassen haben.

In allen Wintersportplätzen im europäischen Raum wirkt sich heute ein allfälliger Schneemangel viel prekärer aus als früher. Einmal nehmen die Skifahrer jedes Jahr zu, und der oft bescheidene Schneeteppich im nicht beliebig erweiterbaren Skigebiet erfährt eine viel raschere Abnützung. Während in der Pionierzeit des Wintertourismus die Gäste oft mehrere Wochen im Winter in den Bergen weilten und bei wenig Schnee getrost auf "bessere Zeiten" warten konnten, möchte der heutige Wintersportgast während seiner kurz bemessenen Skiferien keinen einzigen Tag wegen fehlenden Schnees unnütz verstreichen lassen. Es sind dies mithin weitere Motive, die vielfach von den französischen Planern und Promotoren zur Untermauerung der von ihnen gewählten Höhenlage für den Bau von Wintersportorten angeführt werden.

---

1) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Colloque sur les problèmes de création de stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 26.

Von der Bonität eines Skigebietes und seiner Kapazität hängen alle weiteren Angebotsgrössen wie auch die gesamten Entwicklungschancen eines Wintersportortes ab. Wie verschiedene Beispiele zeigen, gehen oft auch die Nicht-Skifahrer mit Vorliebe zur Verbringung ihrer Winterferien in jene Wintersportstationen, die gleichzeitig in bezug auf ihre "domaine skiable" zu den Spitzenlandschaften gehören, während selbst traditionelle Wintersportzentren mit weniger günstigen Skigebieten Mühe haben, ihren Ruf als Winterferienort zu halten. So ist z.B. der Anteil der Nicht-Skifahrer in Val d'Isère oder - um ein Beispiel aus der Schweiz zu erwähnen - in St. Moritz überraschend hoch (30 und mehr Prozent).

Die Skipisten müssen heute grosse Höhendifferenzen aufweisen. Als attraktiv kann eine Skipiste erst gelten, wenn sie mindestens 700 m Höhenunterschied verzeichnet. Von einem internationalen Wintersportort wird erwartet, dass er mehrere Pisten mit über 1'000 m Höhendifferenz anzubieten vermag.[1] In vielen europäischen Wintersportorten traditioneller Art können diese topographischen Gegebenheiten wegen der zu geringen Schneemengen nur während kurzer Zeit im Winter ausgenützt werden bzw. viele Abfahrten sind in ihren letzten Abschnitten - unter der Waldgrenze - zu wenig attraktiv und selbst durch mittlere Skifahrer kaum zu bewältigen. Das Vorhandensein einer Grosszahl von Pisten mit Höhendifferenzen zwischen 800 bis 1'200 m wie natürlich auch Pisten mit geringeren Höhenunterschieden bieten nach französischer Auffassung gute Chancen, internationaler Wintersportort zu werden. Ein Skigebiet, das lediglich eine Höhenüberwindung unter 500 m gestattet, vermag dagegen zur Hauptsache nur den Ansprüchen des Tagesausflüglers zu genügen. Aus diesen Anforderungen an ein ideales Skigebiet, das in erster Linie für den Feriengast bestimmt ist, ergibt sich, dass eine Wintersportsiedlung (und selbst wenn sie sich ihrerseits schon auf ca. 2'000 m ü.M. befindet) von einer erschliessbaren Gebirgskette umgeben sein muss, deren höchste Punkte ca. 1'000 bis 1'500 m höher liegen als das eigentliche Siedlungsgebiet.[2] Die nachstehende Aufstellung, die entspre-

---

1) z.B. in Europa: Garmisch, St. Anton, Kitzbühl, St. Moritz, Davos, Grindelwald, Zermatt, Chamonix, Tignes, "Trois Vallées", Val d'Isère, Cervinia, Cortina (zit. nach Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Colloque sur les problèmes de création de stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 30.

2) In dieser Beziehung würde z.B. die nach französischer Siedlungskonzeption der 3. Generation in Angriff genommene Wintersportstation Thyon-2000 im Wallis sehr schlecht abschneiden; hinzu kommt, dass dort die attraktiven Hauptskigebiete, von der Siedlung aus gesehen, abwärts führen, was nach Meinung verschiedener französischer Skipistenexperten ebenfalls abzulehnen ist.

chende Angaben über die funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation in den französischen Alpen enthält, verdeutlicht, wie weit man dieser Prämisse beim heutigen Ausbaugrad gerecht wird:

	Höhenlage des touristischen Siedlungsgebietes (Meter)	höchster mechanisch erschlossener Gipfel (Meter)	Differenz (Meter)
Les Arcs	1'600	3'000	1'400
Courchevel	1'850	2'700	850
Flaine	1'600	2'480	880
Les Ménuires	1'800	2'900	1'100
Méribel	1'550	2'700	1'150
Avoriaz	1'800	2'274	474
La Plagne	2'100	2'500	400
Tignes	2'100	3'353	1'253
Chamrousse	1'750	2'253	503
Les Deux-Alpes	1'650	3'423	1'773
La Foux d'Allos	1'800	2'600	800
Orcières-Merlette	1'820	2'655	835
Le Sauze	1'400	2'400	1'000
Superdévoluy	1'500	2'510	1'010
Durchschnitt			958

Das ständig verbesserte Können aber auch die sich stark wandelnde Skitechnik verlangen nach immer schwierigeren Skipisten. Abfahrten, die z.B. noch vor 20 Jahren als schwer oder als sog. klassische Tagesabfahrt galten, sind heute bereits vom mittleren Fahrer mehrmals pro Tag mühelos zu bewältigen oder haben viel von ihrem Reiz verloren.

Ein ebenfalls, wie uns scheint, vielfach zu wenig beachteter Wandel sei schliesslich noch erwähnt. Lange Zeit bevorzugte man Nordhänge (mit den besten Voraussetzungen für eine selbst im Februar und März andauernde Pulverschnee-Decke) für die Anlage von Skipisten. Mit zunehmender Höhe (ab ca. 2'000 m) nimmt die Bedeutung, ob Süd- oder Nordexposition der Skihänge, stark ab, bzw. die Schneeverhältnisse sind auch auf nach Süden orientierten Skipisten selbst im Frühjahr noch recht gut. Ganz allgemein kann festgehalten werden, dass heute je länger je mehr der guten Besonnung gegenüber der Schneequalität (die man ohnehin heute durch neue Pistenpräparierungsinstrumente künstlich verbessern kann) der Vorzug gegeben wird, was offensichtlich mit einem früher erwähnten Grundbedürfnis des Winterurlaubers, nämlich braungebrannt nach Hause zurückzukehren, in Beziehung zu bringen ist. Aus diesem Wunsche lässt sich zweifelsohne auch das in den

letzten Jahren ständig mehr Anhänger findende Sommer-Skifahren[1] ableiten, von dem sich verschiedene Promotoren allmählich Möglichkeiten zum Aufbau einer Sommersaison eigener Prägung erhoffen. Als eigentliche Zentren des Sommerskifahrens gelten heute Val d'Isère und Tignes ("Lac de Tignes" und "Val Claret"), mit insgesamt 19 für diese Zwecke in Betrieb stehenden touristischen Transportanlagen und mit Gletscherpisten bis maximal 600 m Höhendifferenz. Ein bescheideneres diesbezügliches Angebot verzeichnen in den französischen Alpen folgende weiteren funktionellen Wintersportorte:[2]

	Anzahl touristische Spezialverkehrsmittel	Höhendifferenz des benützbaren Geländes (m)
Les Ménuires	2	50
Avoriaz	3	400
Alpe d'Huez	6	300-650
Les Deux-Alpes	4	700-900
La Foux d'Allos	2	400

Auffallend ist auch, dass beim Ausbau der Skigebiete der funktionellen Wintersportorte viele ehemalige französische Skiasse, bekannte Skilehrer oder selbst ehemalige Nationaltrainer als Experten und "Baumeister" der Skipisten herangezogen werden oder zumindest ihren Namen für die Werbung hergeben.[3] Offensichtlich glaubt man damit, dem jugendlichen Publikum Garantie für sportlich anspruchsvolles Skifahren gewähren zu können. Es gibt Orte (z.B. Les Ménuires, La Plagne), die Pisten mit permanenter Zeitmessung ausrüsteten, wo jeder Skifahrer nach der Durchfahrt feststellen kann, um wieviele Sekunden oder Minuten er den Streckenrekord verpasst hat! Vielleicht ist dies auch Hinweis dafür, dass dem sportlichen, Leistungen fordernden Skifahren ebenso viel Platz wie dem gemütlichen, zeit-

---

1) Die Werbeslogans für die auf 2'200 m geplante, aber wegen der Nähe des "Parc National de la Vanoise" umstrittene Station Val Thorens lauten entsprechend: "Ski permanent entre 2'200 et 3'650 mètres"; "Skiez 365 jours par an"; "En août, un domaine skiable que bien des stations d'hiver envieront"; "A 2'200 mètres réoxygenation et bronzage ultra rapide". Bebildert werden diese Werbebotschaften mit Bikini tragenden Skinixen und Skichampions in Badehosen, die über die Pisten rasen.

2) Comité des Stations Françaises de Sports d'Hiver, "Equipement des Stations", a.a.O.

3) Allen voran sei hier Emile Allais genannt, dessen "Pisten-Policy" für Courchevel Schule gemacht hat und der auch für die Pistenkonzeption von La Plagne verantwortlich zeichnete und verschiedentlich von den Amerikanern zu Rate gezogen wurde. Ferner seien erwähnt: Jean Vuarnet (Avoriaz), Leo Lacroix (Les Ménuires), Honoré Bonnet (Pra-Loup), Jean Béranger und Christine Goitschel (Val Thorens) usw.

vertreibenden "Pistenrutschen" eingeräumt wird. Für den nötigen Anreiz zum aktiven Partizipieren am betont sportlichen Skifahren sorgen die örtlichen "Clubs des Sports" (deren Mitglied jeder Gast werden kann), die ständig Skirennen für ihre Mitglieder organisieren. Die erzielten Einnahmen dieser Organisationen dienen namentlich dazu, die besten jungen Skifahrer der einheimischen Bevölkerung zu fördern; in der Hoffnung deren internationale Erfolge (wie dies z.B. mit den Schwestern Goitschel und Jean-Claude Killy bei Val d'Isère der Fall war) in der Werbung für die neuen Wintersportorte ausnützen zu können.[1] Diese letztgenannten Gegebenheiten machen klar, welch grosse Bedeutung man in Frankreich der Werbewirkung international erfolgreicher Skichampions für den Wintertourismus (und speziell für dessen breit angelegte Lancierung) beimisst.

52 Die Bestimmung der Kapazität des Skigebietes und weiterer davon abhängender Grössen

Aus unserer Begriffsumschreibung im 2. TEIL ging schon hervor, dass neben dem Beherbergungsangebot, den Versorgungs-, Dienstleistungs- und übrigen Kurortseinrichtungen ein erschlossenes und abgrenzbares Skigebiet konstitutives Element eines Wintersportortes darstellt. Erste, aber auch schwierigste Komponente jeder Projektstudie bildet die Bestimmung der Aufnahmefähigkeit (Kapazität) des zur Erschliessung vorgesehenen Skigebietes. Ist diese Grösse (die Anzahl möglicher Skifahrer) einmal voraussehbar, erfolgt die Festlegung der zu realisierenden Unterkünfte (in Zeitetappen und im Endausbau; vgl. ANHANG IIa), der Förderleistungen der touristischen Spezialverkehrsmittel sowie aller weiterer Angebotsteile. Im ANHANG IId finden sich einige zur Hauptsache bei der Ermittlung der Kapazität des Skigebietes und der Förderleistungen der touristischen Transportanlagen angewandten Berechnungsmethoden. Wir warnten aber schon oben vor einer Ueberbewertung und vor allem vor der blinden Uebernahme solcher Berechnungsarten für völlig anders gelagerte Planungssituationen, wie sie sich z.B. in den Wintersportorten traditioneller Art stellen. Die verschiedenen Fehlkalkulationen, aber auch die zahlenmässig gewaltigen Fluktuationen - je nach Art der gewählten Berechnungsmethode - haben nämlich selbst bei den französischen Sachverständigen zur Einsicht geführt, dass es heute noch keine wissenschaftlich gesicherten Erhebungsverfahren gibt, und dass man bei der Ermittlung der Kapazität eines Skigebietes, jener fundamentalen Basisgrösse jedes Wintersportortes, noch ganz am Anfang der Forschungsarbeit steht.[2]

1) vgl. die bereits früher erwähnte, eindeutig erkennbare Koppelung der massiven finanziellen Unterstützung der französischen Skinationalmannschaft seitens der öffentlichen Hand mit den ersten Anfängen der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation.

2) "Aucune notion n'est cependant plus difficile à cerner avec exactitude et la fluctuation des modes de calcul indique bien l'absence de méthode d'évaluation rigoureusement scientifique" (Perrin H., "Les Stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 25); vgl. auch Chappis L., "Méthodologie de l'étude d'aménagement en montagne", in: Urbanisme, Nr. 116, Paris, 1970, S. 41.

Im Rahmen dieser Arbeit kann nicht auf alle Aspekte, deren Berücksichtigung man bei der Abgrenzung und Bestimmung der Kapazität eines Skigebietes empfiehlt, im Detail eingegangen werden. Es sind namentlich CHAPPIS und CUMIN, die in zwei verschiedenen diesem Themabereich gewidmeten Studien die bisherigen Erfahrungen zusammengefasst und zahlreiche Vorschläge zur Arbeitsmethodik bei solchen Problemstellungen unterbreitet haben.[1)]
Einige wesentliche Punkte seien nachstehend festgehalten:

- Die Abgrenzung des Skigebietes und die Festlegung der Pistenführung hat in einem iterativen Prozess zu erfolgen. Ganz besondere Bedeutung bei dieser Arbeit kommt der langjährigen praktischen Erfahrung zu.
- Basis bilden regelmässige Feldbegehungen zu verschiedenen Jahreszeiten, bei schönem und schlechtem Wetter, während mehrerer Jahre. Es bedarf vor allem wiederholter Analysen im Gelände während eines längeren Zeitraumes, weil z.B. aussergewöhnlich gutes Wetter oder aussergewöhnliche Schneefälle während nur eines Jahres oft schon zu falschem Optimismus wie Pessimismus verleiten. Eine exakte Geländebeurteilung ist nur zu Fuss bzw. per Skis möglich. Besichtigungen aus der Luft geben z.B. nie die richtigen Hangneigungsverhältnisse wieder. Während dieser mehrmaligen Felderhebungen sind u.a. für bestimmte Stichtage zwischen dem 15.12. und 15.4. zu erheben: Schneehöhe und Schneequalität, Schneeverfrachtungen, Schneerutsche und Lawinen, Windstärken, Zeitdauer der Besonnung usw.
- Als untere Grenze für ein Skigebiet, das gewisse Sicherheit für eine permanente Schneedecke vom 15.12. bis 15.4. bieten soll, gelten in den Nordalpen 1'200 bis 1'500 m und in den Südalpen 1'600 bis 2'200 m. Mechanische Erschliessungen über 4'000 m werden andererseits für europäische Verhältnisse als illusorisch betrachtet.
- Grundsätzlich eignen sich Hänge mit einem Gefälle zwischen 10 bis 60 %.[2)]
- Der Grossteil der Skifahrer möchte sich nicht mehr als 1/2 bis 3/4 Stunden (Fahrzeit der touristischen Transportanlagen) von ihrer Unterkunft entfernen, da die Zeit zum Skifahren innerhalb eines Tages relativ kurz ist (ca. 4 Stunden). Während meist die weniger geübten Fahrer sich sogar in Sichtweite der Siedlung aufzuhalten pflegen, zeigen die andern Skifahrer Vorliebe für Hänge, die eine Abfahrt per Skis zur Siedlung, ohne auf einen Transport mit einer Bahn oder einem Skilift angewiesen zu sein, ermöglichen (Furcht vor Pannen!).[3)] Ausserhalb dieses mit der

---

1) Chappis L., "Méthodologie de l'étude d'aménagement en montagne", a.a.O., S. 38 ff.; Cumin G., "Capacité d'un domaine skiable", a.a.O., S. 20 ff.
2) Für die Anlage der Pisten in Courchevel-1850 wurde z.B. vorgegeben, dass sämtliche Pisten, die mehr als 6 % Hangneigung aufweisen, mindestens 50 m breit sein müssen.
3) vgl. Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 29.

Fahrzeit der touristischen Transportanlagen umschriebenen Erreichbarkeitsraumes liegende Gebiete dürfen deshalb - selbst wenn sie Bestandteile eines sog. Skikarrussels bilden - nicht mehr zur eigentlichen "domaine skiable" eines bestimmten Wintersportortes gezählt werden, bzw. man muss die z.B. aus den Höhendifferenzen errechnete Kapazität eines Skigebietes mittels eines aus der zur Bergfahrt erforderlichen Anzahl und entsprechenden Fahrzeiten der vorgesehenen touristischen Spezialverkehrsmittel abgeleiteten Gewichtungsfaktors einem diesen Gesichtspunkten Rechnung tragenden Verfeinerungsverfahren unterziehen.

- In der Regel werden auch Gebiete, die unterhalb der Höhenlinien eines potentiellen Standortes einer Siedlung (möglichst ebenes Plateau) liegen, zum Skifahren weniger bevorzugt.

- Die während mehrerer Jahre selbst gesammelten und gemessenen Werte der klimatischen Bedingungen und der topographischen Verhältnisse erlauben, eine erste Abgrenzung und Aufteilung des Skigebietes in Zonen mit verschiedener Attraktivität vorzunehmen. Weitere Richtlinien für die Bestimmung des zur vorgesehenen Siedlung gehörenden Skigebietes bilden z.B. Gebirgskreten und Uebergänge, die wünschbaren früher erwähnten Höhendifferenzen für Skipisten, Hangstufen (als potentielle Standorte für das Siedlungsgebiet) und die geschätzte Fahrzeit mit einem oder mehreren touristischen Spezialverkehrsmitteln zwischen Siedlung und jenen theoretisch zum Skifahren noch geeigneten höchsten Punkte des Geländes.

- Wenn die "domaine skiable" eines Wintersportortes auf diese Weise allmählich abgesteckt und gleichzeitig auch der Standort der Siedlung festgelegt sind, schliessen sich Ueberlegungen ihrer Aufnahmefähigkeit (Kapazität) an; jene Grösse, von der unter zusätzlicher Berücksichtigung der geschätzten Nicht-Skifahrer und der durchschnittlichen Tagesausflügler, die Siedlungsräume und die Förderleistungen der touristischen Spezialverkehrsmittel direkt abhängen.

- Während man längere Zeit bemüht war, sich mit detaillierten Berechnungsverfahren an diese Werte heranzutasten, scheint man heute wieder vermehrt mit einfachen Global-Methoden zu arbeiten, denn die von komplizierten Modellen verlangten Daten - so vermerkt z.B. CUMIN - seien meist ohnehin nicht exakt zu ermitteln bzw. zur Hauptsache überhaupt nicht quantifizierbar. Die theoretische Kapazität eines Skigebietes als zentrale Grösse und folglich auch die daraus abgeleiteten übrigen Dimensionierungen des Angebotes bleiben in jedem Fall immer nur sehr grobe Richtwerte, die aufgrund der gemachten Erfahrungen während der ersten Betriebsjahre ständig überwacht und korrigiert werden müssen. Diese Unsicherheiten der Kapazitätsberechnungen bedingen als direkte Konsequenz einen sehr flexiblen Etappenplan des Ausbaus und eine Trägerschaft, die rasche und gezielte Korrekturen in der Abstimmung der Hauptangebotselemente Skigebiet, Siedlungsgrösse und touristische Spezialverkehrsmittel erlaubt, was am ehesten die zum allgemeinen Grundsatz erhobene, bereits früher charakterisierte "koordinierende, zentralisierte Projektleitung" gewährleistet, die die exklusive Verantwortung für Planung und Realisierung aller wesentlichen Elemente eines funktionellen Wintersportortes trägt.

- Von den zur Anwendung gelangenden Berechnungsarten der Kapazität des Skigebietes und der Förderleistungen der touristischen Transportanlagen seien speziell die "vergleichende Methode" sowie die "Methode der Höhendifferenzen" angeführt. Bei der vergleicnenden Methode versucht man wesentliche Parallelitäten des Untersuchungsgebietes mit bereits bestehenden Wintersportzentren herzustellen und von den dort ermittelten Kennziffern sowie den dort gemachten Erfahrungen Nutzen zu ziehen. Dies setzt wiederum eine grosse, ins Detail gehende Transparenz verschiedenster Wintersportorte im In- und Ausland voraus.[1] Selbst beim Vorhandensein einer solchen Dokumentation bleibt zu beachten, dass solche zwischenörtliche Vergleiche immer höchst problematisch sind; einerseits weil die aus den Vergleichsorten vorliegenden Daten (Relationen Pistenkapazität : Kapazität der touristischen Transportanlagen : Beherbergungskapazität) meist sehr grosse Ungenauigkeiten aufweisen. Ueberdies lässt sich praktisch überhaupt kein Wintersportort, wegen der vielen oft meist auch nicht quantifizierbaren Besonderheiten (vgl. z.B. die oft nicht klare Abgrenzung des zu einer Station zugehörigen Skigebietes, ferner die unterschiedlichen Merkmale der Verkehrserschliessung, eine andersartige Bettenstruktur) mit einem andern vergleichen. Die Methode der Höhendifferenzen von CUMIN ist im ANHANG IId erläutert worden. Die Kapazität eines Skigebietes basiert nach diesem Autor auf folgender Relation: Ein Skifahrer = ein Höhenmeter ausgebaute Skipisten. Ausgehend von der gewünschten durchschnittlichen Abfahrtsleistung pro Skifahrer und Stunde (in Höhenmetern) gelangt er dann zu einer wünschbaren stündlichen Förderleistung der touristischen Spezialverkehrsmittel (D_{tot} = Anzahl Skipisten x 700 Skifahrer; 1. Methode, ANHANG IId). Dabei sollte die Basisförderleistung (Transportanlagen, die ihre Talstationen direkt bei der Siedlung haben) 2/5 bis 3/5 des Gastbettenangebotes betragen. Eine von der 1. Methode abgeleitete Berechnungsart stellt die nicht von CUMIN stammende, aber ebenfalls oft angewandte 2. Methode (ANHANG IId) dar, wobei die gewünschte stündliche Abfahrtsleistung der pro Stunde überwundenen Höhendifferenz einer touristischen Transportanlage gleichgesetzt wird. Eine solche Relation (die übrigens auch in verschiedenen praktischen Planungsarbeiten in der Schweiz Verwendung fand) ist aber u.E. nur dann richtig, wenn die durchschnittlich pro Stunde aufgewendete reine Abfahrtszeit zuzüglich damit verbundene durchschnittliche Leerzeiten (Skifixation an der Bergstation, Zwischenhalte usw.) der durchschnittlichen reinen Fahrzeit mit der touristischen Transportanlage und zusätzlich damit verbundenen durchschnittlichen Leerzeiten (insbesondere den Wartezeiten an der Talstation) für den gleichen Zeitraum entspricht. Der

---

1) Es sei nicht verschwiegen, dass die amtlichen Stellen Frankreichs schon seit längerer Zeit über eine diesbezügliche grosse Datenübersicht mit Werten aus Wintersportorten der Schweiz, Oesterreichs und Italiens verfügen.

Grund für die namentlich auch in der Schweiz angewandte 2. Methode ist darin zu suchen, dass die Anzahl und Breite der Pisten oft gar nicht eindeutig eruiert werden bzw. von Jahr zu Jahr je nach Schneeverhältnissen fluktuieren kann. Die von CUMIN entwickelte Methode geht nämlich von der stillschweigenden Voraussetzung aus, dass die Zahl der Pisten eindeutig feststeht (darum auch der Terminus "ausgebaute Skipisten") und jede touristische Transportanlage als ausschliessliches Versorgungssystem dieser oder jener oder zwei und mehreren Pisten fest zugeordnet werden kann, was in der Praxis aber erhebliche Probleme aufwirft. Keine der beiden Methoden berücksichtigt des weitern den unterschiedlichen topographischen und klimatischen Attraktivitätsgrad einer Skipiste; weiss man doch, dass z.B. gewisse Pisten während eines Tages oder einer Saison ganz unregelmässig - je nach Schneebedingungen und Sonnenexposition - belegt werden (vgl. z.B. das oft beobachtete Phänomen des mit der täglichen Sonnenbewegung sich von Piste zu Piste verschiebenden Skifahrerharstes). Schliesslich spricht man auch fast überall davon, die Basis jeder Kapazitätsberechnung bilde die sog. "Durchschnittsbelastung", die aber noch niemand präzise zu umschreiben vermag. Wohl am schwierigsten gestaltet sich die Problemstellung bei der Ermittlung der optimalen Kapazitäten für einen Wintersportort traditioneller Art, der die Dimensionierung seines Angebotes (Unterkünfte und Förderleistungen der touristischen Transportanlagen) wegen seiner zusätzlichen Nutzung als Sommer-Gebirgskurort nicht ausschliesslich auf das theoretische Potential seines Skigebietes abstützen darf. Zur Ermittlung eines derartigen für die parallele Nutzung im Sommer und Winter optimalen Gleichgewichtes der einzelnen Angebotselemente in einem nach unserer Terminologie umschriebenen polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsort hat auch die französische Fremdenverkehrsforschung noch keinen methodischen Background anzubieten.[1]

All diese Bemerkungen zu angewandten Methoden, aber auch die gleichzeitig damit aufgezeigte Problematik wie die Beispiele einer Grosszahl von Imponderabilien dürften einmal mehr veranschaulicht haben, welch grosses Bearbeitungsfeld der touristischen Planungstheorie in dieser Domäne noch offensteht und mit welchen Vorbehalten heute praktizierte Kapazitätsberechnungen des Skigebietes sowie der davon funktional abhängenden Förderleistungen der touristischen Transportanlagen und der Grösse des Siedlungsgebietes eines Wintersportortes aufzunehmen sind.

53 Die touristischen Spezialverkehrsmittel im besonderen

Der Schwierigkeitsgrad der Aufgabenstellung erhöht sich zusätzlich, und die Anwendung französischer Kapazitätsberechnungsmethoden in Wintersportorten traditioneller Art wird noch fragwürdiger, wenn man beachtet, dass

---

1) Die Formulierung eines solchen Gleichgewichtes entspricht - wie schon erwähnt - zur Hauptsache der Planungssituation der meisten schweizerischen Fremdenverkehrsorte im Berggebiet.

in den funktionellen Wintersportorten ganz bewusst während der Ausbauphase (ca. 10 Jahre) eine in bezug auf die Siedlungsgrösse stark überdimensionierte Kapazität (mit der überwundenen Höhendifferenz gewichtete stündliche Förderleistung) der touristischen Spezialverkehrsmittel zur Vermeidung von Warteschlangen - selbst in der Hauptsaisonzeit - angestrebt wird.[1]

Diese Tatsache sei durch einige der Tabelle 2, Kolonne 9 entnommene vergleichende Werte (Gesamtkapazität pro Gastbett) verdeutlicht:

Funktionelle Wintersportorte der 2. und 3. Generation in den Nordalpen	gK/Gastbett
Les Arcs (3. Generation)	2454
Courchevel (2. Generation)	1035
Flaine (3. Generation)	2036
Les Ménuires (3. Generation)	1118
Méribel (2. Generation)	1709
La Plagne (3. Generation)	1574
Tignes (3. Generation)	1631
Chamrousse (2. Generation)	812
Les Deux-Alpes (2. Generation)	1112
Durchschnitt ca.	1498

Wintersportorte traditioneller Art in den Nordalpen	gK/Gastbett
N.D. de Bellecombe-Crest-Voland	835
Chamonix	552
La Clusaz	816
Les Contamines	1155
Les Gets	687
Megève	272
Saint-Gervais	848
Autrans	319
St Pierre-de-Chartreuse	557
Durchschnitt ca.	671

Diese in den im Aufbau befindlichen funktionellen Wintersportorten in Relation zum Beherbergungspotential gewollte Ueberdimensionierung der Transportkapazität, zur Vermeidung jeglicher Wartezeiten und als zusätzlicher Attraktionsfaktor (Benützung der gesamten "domaine skiable" von Betriebsbeginn weg), dürfte wohl mit ein Hauptgrund sein, dass man in diesen Wintersportstationen eine Defizitperiode für die touristischen Spezialverkehrsmittel von 6 bis 8 Jahren in der ersten Betriebsphase fast als Regel betrachtet.[2]

---

1) "... car seul un certain suréquipement qui permet de supprimer le phénomène des files d'attente et de mettre en valeur l'ensemble du domaine skiable et susceptible d'attirer et de retenir une nouvelle clientèle. Sans cet élément attractif, celle-ci se tournerait en effet vers les stations traditionelles mieux équipées. (Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 26).

2) ebenda, S. 48.

In Erweiterung zu den unter Ziff. 1, 2. TEIL gemachten Ausführungen zu den Trägerschafts-Verhältnissen möchten wir im folgenden noch deren Besonderheiten bei den touristischen Spezialverkehrsmitteln herausstreichen. Ausser der in jedem Falle bestehenden amtlichen Oberaufsicht durch die Behörden des "Département" lassen sich in bezug auf Bau und Betrieb dieser Anlagen in den funktionellen Wintersportorten drei verschiedene Situationen erkennen:

- Die öffentliche Hand (Gemeinde oder "Département") baut oder betreibt das gesamte Netz von touristischen Spezialverkehrsmitteln. Von den grossen funktionellen Wintersportorten der 2. und 3. Generation trifft dies nur bei Courchevel-1850 zu.
- Die öffentliche Hand baute diese Anlagen und übergab sie in der Folge an einen privaten Promotor zum Betrieb (Beispiel Tignes, das schon ein stark erschlossenes Skigebiet besass, bevor seine beiden neuen touristischen Siedlungszentren funktioneller Art - nämlich "Lac de Tignes" und "Val Claret" - entstanden).
- Die öffentliche Hand tritt das in Frage stehende Gebiet zur gesamten Erschliessung (Skipisten und Transportanlagen) mittels Konzessionsvertrag exklusiv an einen Promotor ab (dies ist der häufigste Fall bei allen neuen funktionellen Wintersportorten).

Diesen drei typischen Ausbau- und Betriebskonzeptionen für die "domaine skiable" in den funktionellen Wintersportorten ist die Trägerschaftsstruktur vieler alter Wintersportorte traditioneller Art gegenüberzustellen, wo oft zahlreiche, voneinander unabhängige Initianten (meist in erbitterten Konkurrenzkämpfen) aus allzu eingeengter, eigener Betriebsoptik und entsprechend dem Willen und der Gunst der verschiedenen privaten Bodeneigentümer, in einer mehr vom Zufall als von Gesamtplanung geprägten Anordnung, Bahnen und Skilifts mit Abfahrtsstellen rund um die überlieferte Bergbauernsiedlung erstellten.

6 Das Beherbergungsangebot

61 Optimale Siedlungsgrösse und Dimensionierung der einzelnen Bauetappen

Bis noch vor ca. 10 Jahren galten nach Auffassung verschiedener französischer Fremdenverkehrsplaner 4'000 bis 5'000 Betten als optimale Endausbau-Grösse für einen funktionellen Wintersportort. Diese These beruhte weitgehend auf angeblichen Untersuchungen amerikanischer Soziologen, die festgestellt haben sollen, dass in einem dermassen dimensionierten touristischen Zentrum am ehesten der "Feriendorf-Charakter" gewahrt bleiben

könne.[1] Selbst wenn also z.B. die Kapazität der "domaine skiable" in einem zur Erschliessung vorgesehenen Gebiet auch ein grösseres Potential als 4'000 bis 5'000 Betten zuliesse, sei - so lautete die Forderung als logische Konsequenz dieser Theorie - das Beherbergungsangebot auf mehrere, für sich Gesamteinheiten bildende Siedlungsgebiete aufzuteilen. Diese Planungsprämisse erfuhr bei der 1962 in Angriff genommenen Erschliessung im Raume La Plagne wohl ihre ausgeprägteste Verwirklichung; sind doch für die ca. 500 m auseinanderliegenden "mono-blocs" "La Plagne" und "Aime-La Plagne" je ca. 5'000 Betten vorgesehen. Nach gleichem Muster scheint man auch bei Les Arcs zu verfahren (Siedlungseinheiten im erwähnten Ausmasse in "Arc Pierre Blanche, 1650 m", "Arc Chantel, 1700 m" und "Arc-2000").

Seither ist man aber von dieser Theorie der optimalen Siedlungsgrösse wieder abgekommen, zeigten doch die bisherigen Erfahrungen, dass ca. 10'000 Betten absolutes Minimum bilden, damit - so argumentieren die Promotoren - überhaupt Möglichkeiten der Ueberwälzung der Kosten der Verkehrserschliessung sowie der Infrastruktur auf den Konsumenten (die Käufer und Gäste) bestünden und Chancen für den wirtschaftlichen Betrieb einer Siedlungseinheit (und namentlich seiner Dienstleistungs- und Gemeinschaftsanlagen) gewährleistet seien.[2]

In Tabelle 11 haben wir, um einen Einblick in die Dimensionierung der Bauetappen zu gewähren, die jährliche Zunahme des Bettenangebotes in einigen ausgewählten funktionellen Wintersportorten der 3. Generation festgehalten. Wie die Daten zeigen, variierten in diesen fünf Stationen die durchschnittlichen jährlichen Bauetappen während der ersten fünf Jahre zwischen 500 bis 1'200 Betten. Bezogen auf den geplanten Endausbau schwankten die Anteile der zusätzlich pro Jahr neu erstellten touristischen Unterkünfte zwischen ca. 5 bis 11,5 %. Weitere Schlüsse über die optimale Dimensionierung der Bauetappen lassen sich mangels Informationen für längere Zeitperioden wohl nicht ziehen. Wie die Beispiele von Avoriaz (geplant 12'000 Betten) und Les Ménuires (geplant 15'000 Betten) weiter verdeutlichen, nimmt bei ungefähr gleichbleibendem Ausbaurhythmus die Realisierung von gesamten Siedlungsprojekten dieser Grössenordnung ca. 15 Jahre in Anspruch. Dies ist mithin ein Grund, dass, allein schon wegen der mit den jahrelangen Bauarbeiten verbundenen beträchtlichen Immissionen, die Chancen, in den meisten funktionellen Wintersportorten der 3. Generation in näherer Zukunft eine zusätzliche Sommersaison aktivieren zu können, sehr gering erscheinen.

Gerade wegen der relativ langen Zeitdauer bis zum Abschluss eines Projektes kommt natürlich dem während der ersten Ausbaujahre geschaffenen Ge-

---

1) vgl. Cumin G., "Stations de sports d'hiver", a.a.O., (unveröffentlichte Arbeitsunterlagen) und Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Colloque sur les problèmes de création de stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 26 ff.

2) ebenda.

Tabelle 11 Jährliche Zunahmen des Bettenangebotes in einigen ausgewählten Wintersportorten der 3. Generation

Zusätzliche Anzahl realisierte Betten in den ersten Ausbau-Jahren

Wintersportort	am Ende des 1. Jahres	...2. Jahres	...3.Jahres	...4.Jahres	...5.Jahres	...6.Jahres	geplanter Endausbau
Les Arcs	500	500	1'000	1'000			20'000 (in verschiedenen Siedlungseinheiten)
Avoriaz	250	500	940	1'000	800	900	12'000
Flaine	420	300	600				7'000
Les Ménuires	1'000	700	826	2'314	960		15'000
Superdévoluy	1'000	500	1'500	500	500		5'000
Durchschnitt pro Jahr	634	500	973	1'203	753		

Prozentanteil der zusätzlich pro Jahr realisierten Betten in Relation zum geplanten Endausbau

Les Arcs	2,5 %	2,5 %	5 %	5 %		
Avoriaz	2,1 %	4,2 %	7,8 %	8,3 %	6,7 %	7,5 %
Flaine	6 %	4,3 %	8,6 %			
Les Ménuires	6,7 %	4,6 %	5,5 %	15,4 %	6,4 %	
Superdévoluy	20 %	10 %	30 %	10 %	10 %	
Durchschnitt pro Jahr	7,5 %	5,1 %	11,4 %	9,7 %	7,7 %	

Quelle: Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Analyse du développement de nouvelles stations en France", a.a.O., unveröffentlicht.

samtangebot fundamentale Bedeutung zu, denn vom Erfolg der Operationen in den Startphasen (die dem Käufer und dem Gast bereits den Eindruck des "produit fini" vermitteln sollen) hängt das weitere Gelingen des Vorhabens ab. Abgesehen von der schon verschiedenen Erstpromotoren zum Verhängnis gewordenen finanziellen "Durststrecke", bilden die ersten Betriebsjahre eigentlichen "Testmarkt" für alle bei der Planung angestellten Prognosen (z.B. der potentiellen Nachfrage) und Berechnungen (z.B. einer gleichgewichtigen Entwicklung aller zentralen Angebotselemente). Je nach den Ergebnissen dieser ersten und kritischsten Jahre drängen sich auch, nicht zuletzt wegen des bereits weiter oben erwähnten Fehlens verlässlicher Kapazitätsermittlungsmethoden, erhebliche Umdispositionen für die weitere Programmverwirklichung auf. Die beste nachträgliche Korrekturmöglichkeit bildet hier zweifellos ein flexibel gehaltenes Ausbauprogramm, an dessen theoretisches Optimum man sich sicherlich mit bestehenden planungsmethodischen Ansätzen herantasten kann, dessen praktischer Erfolg aber letztlich beim heutigen Stand der touristischen Planungstheorie in erster Linie - was zahlreiche Beispiele bestätigen - durch ein beträchtliches Mass pragmatisches Vorgehen seitens des Promotors geprägt wird.

62 Die verschiedenen Unterkunftsformen und die angewandten Verkaufssysteme

Wie aus der globalen Angebotsanalyse im 1. TEIL hervorging, befinden sich über 60 % des gesamten Beherbergungsangebotes aller französischen Wintersportorte (traditioneller und funktioneller Art) in Ferienwohnungen, Appartements und Chalets, wovon wiederum fast 2/3 den Charakter von Zweitwohnungen haben, weil sie "in der Regel" nicht vermietet werden bzw. nur zwei bis drei Mal pro Saison während vielleicht 10 Tagen vom Eigentümer besetzt sind. Das Bettenangebot der Hotellerie und hotelähnlicher Betriebe macht dagegen etwa 20 % des gesamten Unterkunftspotentials aus. Dieser grosse Anteil von Betten in Zweitwohnungen, der wegen der sporadischen tatsächlichen Benützung gar nicht zum Gastbettenangebot im engeren Sinne ("capacité d'accueil") zu zählen ist, bildet wohl eines der heutigen zentralsten Strukturmerkmale des französischen Wintertourismus. Wir stellten früher auch fest, dass während des vergangenen Jahrzehnts die tatsächlichen und erwarteten Verkäufe von Zweitwohnungen ganz entscheidend den Rhythmus der touristischen Entwicklung im französischen Berggebiet im allgemeinen und den Bau der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation im speziellen beeinflusst haben. Die sich offenbarende Disparität zwischen Zweitwohnungen und traditionellen touristischen Unterkünften (Hotels) wird in den verantwortlichen Kreisen wohl als einer der Hauptmängel der allzu schnell gewachsenen Fremdenverkehrswirtschaft im französischen Berggebiet anerkannt, aber die Ansichten über die möglichen künftigen Korrekturmassnahmen gehen noch stark auseinander.

Von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen (z.B. im Falle der gemischtwirtschaftlichen Promotor-Gesellschaft von Les Ménuires) ist der Bau und Verkauf von touristischen Unterkünften keine Domäne der öffentlichen Hand. Die Interventions-Passivität in diesem Bereich wird letztlich damit begründet, dass bei fertiggestellten Bauten, im Gegensatz zum Bauland, die Gefahr der Spe-

kulation weit geringer sei.[1]). Immerhin steht aber die öffentliche Hand, vor allem aus fiskalischen Gründen, diesem Angebotssektor nicht völlig gleichgültig gegenüber. Andererseits macht es je länger je mehr den Eindruck, dass das Interesse der privaten Promotoren, als Verantwortliche für Planung und Realisierung eines gesamten Wintersportortes zu walten, zur Hauptsache nur aus den erhofften kurzfristigen Gewinnen im Immobiliensektor (Verkauf von Appartements) abzuleiten ist. Ein solches Gebahren darf aber eigentlich gar nicht überraschen, denn wie irgend ein privater Unternehmer in irgend einem Wirtschaftsbereich konzentriert der Promotor seine Ressourcen dort, wo er sich die grössten Gewinnchancen ausrechnet. Dass dabei eine kurzfristige, gegenüber mittel- und langfristiger Betrachtung überwiegt, hängt einerseits mit dem befristeten Mandat des Promotors (während der Dauer des Konzessionsvertrages) und andererseits mit den enormen Basis-Investitionen in den ersten Ausbaujahren (namentlich für die Infrastruktur und die touristischen Transportanlagen) zusammen, für deren Finanzierung die oft erheblichen eigenen Mittel nicht ausreichen und deshalb zu verzinsendes Fremdgeld herangezogen werden muss, wofür der Promotor unweigerlich auf einen raschen Kapitalrückfluss angewiesen ist.[2])

In bezug auf die Bettenstruktur lassen sich bei den funktionellen Wintersportorten folgende Haupt-Unterkunftsarten unterscheiden:

- Hotels traditioneller Art und neue Formen hotelmässiger Beherbergung
- Appartements, die entweder "regelmässig" vermietet ("meublés") oder aber als Zweitwohnungen ("résidences secondaires") nur vom Eigentümer und meist nur sporadisch benützt werden.
- Unterkünfte für den Jugend- und Sozialtourismus (diese allerdings meist mit sehr geringem Anteil).

Aus Gründen der Uebersichtlichkeit zogen wir es vor, die heute in den funktionellen Wintersportorten praktizierten Verkaufsmethoden für touristische Unterkünfte (und die hierfür im französischen Sprachgebrauch geltenden Bezeichnungen) in den Grundzügen schematisch darzustellen. In Abbildung 16 versuchten wir die wichtigsten Verkaufssysteme mit entsprechenden Beispielen zu charakterisieren, während Abbildung 17 eine Gegenüberstellung ihrer Vor- und Nachteile umfasst. Es hätte den Rahmen dieser Arbeit gesprengt, auf alle Details dieser Verkaufssysteme und damit auch der Besitzesverhältnisse einzugehen. Zusätzlich zu den zum Teil auch in Stichworten gehaltenen - aber wie wir dennoch hoffen - das wesentliche veranschaulichenden Schematas (Abb. 16 und 17) möchten wir im folgenden auf einige Gründe, die zu dieser Vielfalt von Beherbergungsangebots-Typen führten,

---

1) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 46.
2) Je nach der Grösse des zu bauenden Wintersportortes wird mit erforderlichen eigenen Mitteln zwischen 30 bis 100 Mio. F gerechnet. (François D., a.a.O.).

Abb. 16 Die häufigsten bei touristischen Unterkünften angewandten Verkaufssysteme

Bezeichnung	Erläuterungen	Beispiele (u.a.)
"Propriété simple"	Alleiniger Besitzer eines Chalets, Ferienhauses; klassische "Verkaufsform"	Diese einst überlieferte Eigentums- und Verkaufsform existiert in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation nur noch ganz selten. Sie dominiert aber in den Wintersportorten traditioneller Art (in Frankreich wie in den andern europäischen Alpenländern)
"Copropriété simple"	Besitz einer Eigentumswohnung in einem Appartement-Komplex; für den Besitzer bestehen innerhalb allgemeiner Normen keine besonderen Auflagen, aber auch keine speziellen Vergünstigungen; Uebergangsform vom "propriété simple" zu verfeinerten Verkaufssystemen.	"Neue" Eigentums- und Verkaufsform seit dem Aufkommen der Appartements-Unterkünfte in den Wintersportorten traditioneller Art. In den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation durch nachstehende Systeme bereits wieder verdrängt.
"Copropriété location"	Besitz einer Eigentumswohnung in einem Appartement-Komplex; der Käufer kann diese zur Weitervermietung an eine spezielle Agentur abtreten.	Erste Epoche des Wohnungsverkaufs in vielen funktionellen Wintersportorten; mit dem Ziele, die Belegung in den Zweitwohnungen verbessern zu können.
"Copropriété contrat location"	Besitz einer Eigentumswohnung in einem Appartement-Komplex; der Käufer verpflichtet sich aber, seine Wohnung für die Zeit, wo er diese nicht selbst benützt, gegen festgelegte Entschädigung an eine spezielle Agentur abzutreten, die für die Weitervermietung bemüht ist.	In La Plagne, wo diese Formel erstmals zur Anwendung gelangte, wurden Wohnungen nur mit dieser Auflage verkauft. Uebernahme dieses Systems teilweise später auch in Avoriaz und Tignes.
"Copropriété avec bourse d'échanges plus service de location"	Der Kauf einer Wohnung bei einer bestimmten Immobilien-Gesellschaft, die in anderen Wintersportorten (zum Teil in ganz Europa) und sogar in Sommerferienorten am Meer Appartement-Häuser besitzt, bietet gleichzeitig die Möglichkeit, ebenfalls Ferien zu Vorzugsbedingungen in diesen Appartements zu verbringen. Die Immobilien-Gesellschaft bemüht sich auf Wunsch um die Weitervermietung der gekauften Wohnung in der nicht selbst beanspruchten Zeit.	"UTO-Ring", dessen System sich in den funktionellen Wintersportorten sehr rasch entwickelt.
"Multipropriété simple"	Der Erwerb eines bestimmten Aktienbündels einer Immobilien-Gesellschaft gibt dem Aktionär das Recht, eine Wohnung dieser Gesellschaft während einer zum voraus bestimmten Zeit zu benützen. Es werden somit nicht mehr Wohnungen, sondern Benützungsperioden (z.B. 14 Tage während der Weihnachts- und Neujahrszeit, während der Osterferien usw.) verkauft.	Vorerst ausschliessliche Verkaufsform in Superdévoluy, zum Teil in andern funktionellen Wintersportorten der 3. Generation übernommen.
"Multipropriété avec bourse d'échanges"	Man kauft durch den Erwerb von Aktien einer Immobilien-Gesellschaft ebenfalls eine oder mehrere Benützungsperioden. Die einem zustehende Benützungsperiode im	Neues System; erste Anfänge z.B. in Colné.

	rien verbringen zu müssen - gegen eine Benützungsperiode im Ort B ausgetauscht werden, wo die Immobilien-Gesellschaft ebenfalls Appartements besitzt.	
"Actions logement"	Dieses bis jetzt erst für einen Wintersportort entwickelte System erscheint sehr erfolgsversprechend und funktioniert wie folgt: Durch den Erwerb einer bestimmten Anzahl Aktien der Promotor-Gesellschaft, die für den Gesamtausbau zuständig ist, wird man Mitbesitzer der Station und Mitglied des "Club des actionaires" mit besonderen Privilegien: die ersten 60'000 F der Kaufsumme eines Appartements werden zum Selbstkostenpreis des Promotors verrechnet; überdies unentgeltliche Benützung aller touristischen Transportanlagen und Gemeinschaftseinrichtungen.	Les Arcs ("Club des Montagnes de l'Arc").
"Para-Hôtellerie"	Kauf einer Wohnung oder Zimmers mit Benützungsrecht nach freier Wahl; während der restlichen Zeit kann oder muss die Wohnung oder das Zimmer einer Gesellschaft abgetreten werden, die diese Unterkünfte "hotelmässig" belegt: Der Benützer geniesst alle traditionellen Hoteldienstleistungen. Dieses System ist stark im Aufschwung begriffen.	La Plagne, Avoriaz, Tignes.
"Hôtellerie en copropriété"	Kauf einer Wohnung bei einer Gesellschaft, die den Appartement-Komplex "hotelmässig" betreibt. Die Käufer geniessen in den Etablissements der gleichen Gesellschaft in andern Ferienorten (Winter- und Sommertourismus) Vorzugstarife.	"Eurotel"; diese Organisation ist bereits in einigen funktionellen Wintersportorten vertreten.
"Hôtellerie en pluripropriété"	Erwerb einer oder mehrerer Benützungsperioden in einem hotelmässig geführten Betrieb. Möglichkeit des Austausches der erworbenen Benützungsperioden mit einer Benützungsperiode in einem andern Ort, wo die Gesellschaft gleichstrukturierte Betriebe besitzt.	Chamrousse, Tignes ("Club-Hôtels")
"Hôtellerie par actions"	Ein neu gebautes Hotel wird zum Verkauf angeboten: Durch ein bestimmtes Aktienbündel wird man Besitzer eines Zimmers und dieses kann während einer jedes Jahr neu festgelegten Periode kostenlos benützt werden. Eine Hotelgesellschaft verwaltet das Haus und führt den Betrieb. Gleichzeitig geniesst man als Mitglied des "Club des actionnaires" besondere Vorteile.	Les Arcs ("Club des Montagnes de l'Arc")

Quelle: Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Analyse du développement de nouvelles stations en France", a.a.O., (unveröffentlicht) und eigene Erhebungen.

Abb. 17 Einige Vor- und Nachteile der einzelnen Verkaufssysteme für den Käufer

Vor- und Nachteile / Verkaufssysteme	Vorteile						
	Vermietung auf Wunsch und gegen Entschädigung	Hotel-Dienstleistungen	Verwaltung und Ueberwachung durch Immobilien-Gesellschaft	Austauschmöglichkeit; grössere Flexibilität bei der Wahl des Ferienortes	Zusätzliche Preisvergünstigungen bei Benützung von Unterkünften in andern Orten, die der Immobilien-Kette gehören	Sonstige Vergünstigungen (z.B. Gratisbenützung der touristischen Transportanlagen; Mitsprache beim Ausbau der Station)	Mitbesitz und Benützung der besonderen Dienstleistungen (z.B. Traiteur-Service, Baby-Sitting) und Gemeinschaftsanlagen (Swimming-Pool, Sauna etc.), die von der Immobilien-Gesellschaft organisiert bzw. gebaut werden
"Propriété simple"							
"Copropriété simple"							
"Copropriété location"	x	x(u.U.)	x				x
"Copropriété contrat location"	x	x(u.U.)	x				x
"Copropriété avec bourse d'échanges plus service de location"		x(u.U.)	x	x	x		x
"Multipropriété simple"		x(u.U.)	x				x
"Multipropriété avec bourse d'échanges"		x(u.U.)	x	x			x
"Actions logement"		x(u.U.)	x			x	x
"Para-Hôtellerie"	x	x	x	x (u.U.)	x (u.U.)		x (u.U.)
"Hôtellerie en copropriété"		x	x	x	x		x
"Hôtellerie en pluripropriété"		x	x	x	x (u.U.)		x
"Hôtellerie par actions"		x	x	x		x	x

Quellen: - Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Analyse du développement de nouvelles stations en France", a.a.O., (unveröffentlicht).

- Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Ergebnisse einer Umfrage bei den Promotoren französischer Wintersportstationen", a.a.O., (unveröffentlicht).

	Nachteile					
Persönliche Verwaltung und Organisation des Unterhaltes	Verpflichtung, die Wohnung oder das Zimmer nur zu einer im voraus bestimmten Zeitperiode benützen zu können	Keine direkte Wahrnehmung der Eigentumsrechte ausserhalb der eigenen Benützungsperioden; Abtretung aller Verfügungsbefugnisse an die Betriebsgesellschaft	Praktisch keine Möglichkeit, persönliche Effekten und Gegenstände in der Wohnung oder im Zimmer aufbewähren zu können	Normierte Innenarchitektur und Möblierung	Hohe Verwaltungskosten, die durch die Betriebsgesellschaft belastet werden	Aufaddierte Preise der Benützungsperiode liegen bedeutend höher als der Preis für ein frei oder beschränkt verfügbares Appartement oder Zimmer
x						
x						
	x	x		x		
				x		
	x	x	x	x	x	x
	x	x	x	x	x	x
	x (u.U.)	x (u.U.)	x (u.U.)	x		
		x	x	x		
	x	x	x	x	x	x
	x	x (u.U.)	x	x		

eingehen und die mit einigen Systemen gemachten Erfahrungen (positiver und negativer Art) festhalten.

Neben den Hotels "klassischer" Art sind in den funktionellen Wintersportorten Frankreichs neue hotelähnliche Unterkunftsformen und daraus abgeleitete Verkaufssysteme wie "Para-Hôtellerie", "Hôtellerie en copropriété". "Hôtellerie en pluripropriété" oder "Hôtellerie par actions" (vgl. Abb. 16) aufgekommen, die in der Statistik allerdings alle unter der Kategorie "Hotels" figurieren und deshalb das Bild der tatsächlichen Beherbergungsstruktur stark verschleiern, denn mit der Kreierung dieser neuen Unterkunftsformen und Verkaufssysteme ist die Abgrenzung zu anderen Beherbergungssektoren (namentlich zu den Appartements und den verschiedenen dort praktizierten Verkaufsmethoden) sehr schwierig geworden.[1] Aufgrund zahlreicher eigener Beobachtungen hat ein grosser Teil der sog. Hotels in vielen funktionellen Wintersportorten (namentlich der 3. Generation) mit dem "klassischen" Hoteltyp wenig gemeinsam.

Wie verschiedene Promotoren heute nicht bestreiten, müssten - um von einer für den Betrieb einer Station optimalen Bettenstruktur sprechen zu können - ca. 70 % des gesamten Bettenangebotes in einem Wintersportort von der Hotellerie nach "klassischem" Muster sowie "regelmässig" vermieteten Chalets und Ferienhäusern stammen.[2] Was aber die Hotellerie anbelangt, bestünde seitens der französischen Hotelunternehmer praktisch überhaupt kein Interesse für einen Betrieb, der, wie in den funktionellen Wintersportorten, vielleicht nur vier bis fünf Monate pro Jahr geöffnet ist. Die paar wenigen, angesichts dieser Situation, sehr wagemutigen Hotelunternehmer gehören, wie CUMIN meint, deshalb wohl am ehesten zum Lager der "letzten Amateure mit Berufung".[3] Verschiedene Promotoren sehen sich heute gezwungen, obwohl meist ursprünglich nicht geplant, die gebauten Hotels durch ihre eigene Gesellschaft zu führen, weil sich keine Käufer oder Geranten finden lassen.

Gemäss ANHANG IIe ergaben sich für ca. 1970 folgende Baukosten pro m2 Brutto-Geschossfläche in Appartement-Gebäuden einerseits und Hotelunterkünften andererseits:

---

1) Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil es die Fremdenverkehrswissenschaft offensichtlich bisher versäumt hat, den Begriff des Hotels klar und eindeutig zu umschreiben, was seit dem Aufkommen neuer hotelähnlicher Beherbergungsformen um so vordringlicher erscheint.
2) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 49.
3) Cumin G., "Création de nouvelles stations de sports d'hiver", in: Ski Français, No 1965, Paris 1966, S. 154.

	Appartement-Sektor	Hotel-Sektor
Baukosten pro m2	2'000 - 3'000 F	2'500 - 4'000 F

Diese u.U. doppelt so hohen Baukosten im Hotelsektor erklären sicherlich teilweise das Manko an Hotelbetten und das fehlende Interesse potentieller Hoteliers. Bei der seitens der Promotoren vorgenommenen Lagebeurteilung in bezug auf die Möglichkeiten zur Erhöhung des Hotelbettenangebotes darf aber nicht ausser acht gelassen werden, dass der Promotor selbst, wegen des aus seinen Investitionen erhofften kurzfristigen Kapitalrückflusses und der im Vergleich zu den Verkäufen von Appartements kleineren Gewinnchancen - wie bereits angetönt - keine direkte Motivation zur Verbreiterung dieses Unterkunftssektors hat. Hinter dieser Tatsache verbirgt sich letztlich der Umstand, und darauf wird im 3. TEIL zurückzukommen sein, dass der Promotor in erster Linie Produzent und "nur" Verkäufer der von ihm gebauten Anlagen ist (und seine Mission damit erfüllt sieht), während Ueberlegungen zum langfristigen Betrieb und Fortbestehen des von ihm lancierten Ferienortes sein Handeln nur sekundär beeinflussen.

Nach PERRIN können die Promotoren beim Verkauf von "Studios" (ca. 35 bis 60 m2 Brutto-Geschossfläche) und "Appartements" (ab ca. 60 m2 Brutto-Geschossfläche) heute mit einer Gewinnmarge von ca. 13 % rechnen.[1] Wenn auch die Verkaufspreise im Appartement-Sektor zusätzlich vom Ausmass der überwälzten Basis-Investitionen für touristische Transportanlagen und Gemeinschaftseinrichtungen abhängen, kommt, in einer groben Annäherung und als Durchschnittswert, der m2 Brutto-Geschossfläche für den Käufer im heutigen Zeitpunkt auf 2'500 bis 3'700 F zu stehen. Ein Wertzuwachs von durchschnittlich 15 bis 20 % pro Jahr für ein in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation gekauftes Appartement liegt nach Ansicht vieler Promotoren durchaus im Bereich des möglichen; in La Plagne hat er angeblich sogar zwischen 1963 bis 1971 pro Jahr 30 % betragen.[2] Zum Erwerb eines Appartements bestehen für die Käufer Kreditmöglichkeiten bis zu 90 % des Verkaufspreises, der nach Auffassung der Promotoren, die sich oft in der Werbung als eigentliche Anlageberater gebärden, bei einem in Erwägung gezogenen Investment vernünftigerweise im Rahmen eines Jahresgehaltes des potentiellen Käufers liegen sollte. Wenn wir diese Anlage-"Faustregel" mit den geltenden Verkaufspreisen (ein Studio mit 2 bis 3 Betten mind. 70'000 F; ein Appartement mit 5 bis 6 Betten mind. 120'000 F) konfrontieren, macht sich erneut deutlich, an welche spezifischen Kundenschichten sich das Angebot der neuen funktionellen Wintersportorte in erster Linie rich-

1) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 46.
2) Angaben der Geschäftsstelle der "Association des Réalisateurs de Stations de Montagne", Paris (Promotor-Verband).

tet. Wir erinnern dabei an den bereits in anderem Zusammenhang im 1. TEIL erwähnten, vom Promotor anvisierten "Norm-Gast" von Les Arcs (45-jährig, Kaderberuf, Monatsgehalt von mind. 5'000 F). Andererorts weisen die meist in der Geschäftspolitik umschriebenen Käufer- und Gästezielgruppen ganz ähnliche Merkmale auf (z.B. in Avoriaz, Le Corbier, Flaine, La Plagne, Superdévoluy, Val Claret - Tignes usw.).

Wie die im 1. TEIL erwähnten verschiedenen Befragungen beim französischen Publikum ergeben haben, gilt das Chalet nach wie vor als geradezu einzige Bauform, die unmittelbar mit der Gebirgsumwelt in Beziehung gebracht wird. Es entspricht wohl auch am ausgeprägtesten den besonders in den Ferien gesuchten Bedürfnissen nach Unabhängigkeit und Freiheit. Wir sahen aber, dass bereits der die Planung leitende Funktionalismus der neuen Wintersportorte eine aus einer Vielzahl von Chalets oder anderen Kleinwohneinheiten strukturierte Siedlung verunmöglicht. Zweifellos bringen im Winter nur sporadisch bewohnte Chalets und Ferienhäuser ("propriété simple") grosse Probleme mit sich: Schneeräumung, Wasser, Heizung usw. Der Gast möchte aber, so lautet ja eine der den Funktionalismus begründenden Thesen, die kurze Zeit seiner Ferien möglichst optimal zum Skifahren nutzen und nicht beispielsweise die ersten Ferientage fast ausschliesslich mit dem Auftauen von Wasserleitungen, dem Inbetriebsetzen des erlahmten Heizungssystems und dem Reparieren sonstiger seit dem letzten Aufenthalt zu Tage getretener Schäden verbringen. Unter diesen Aspekten vermag eine individuelle Wohneinheit wohl am ehesten noch jene potentiellen Käuferschaften befriedigen, die in näherem Einzugsbereich der funktionellen Wintersportorte ihren ständigen Wohnsitz haben und ihr Chalet oder Ferienhaus regelmässig am Wochenende aufsuchen und unterhalten können. Ein solcher Kundenkreis, der zudem wegen der - gemessen an den Appartements - bedeutend höheren Baukosten kaufkräftigen Einkommensschichten entstammen müsste, ist aber namentlich in den französischen Alpen sehr dünn gesät und deshalb für die Promotoren auch nicht interessant. Wie wir nämlich ebenfalls nachwiesen, wohnt der grösste Teil der kaufkräftigen, potentiellen Inlands-Wintersportgäste in den 500 und mehr Kilometer entfernt liegenden Grossstädten Frankreichs (so namentlich in Paris).

Alle diese in französischen Planer- und Promotor-Kreisen oft zitierten Argumente (vgl. auch die weiteren in Abb. 17 erwähnten Vor- und Nachteile des "propriété simple") führten dazu, dass eine Unterkunft nach irgend einem "copropriété"-System ("simple", "location", "contrat-location", "avec bourse d'échange plus service de location"; vgl. Abb. 17) als die aus der Sicht des Käufers beste Lösung für einen nur zeitweilig belegten Zweitwohnungssitz in einem funktionellen Wintersportort angesehen wird.[1]) Einmal sind die Bau- und Unterhaltskosten bei dieser in Gross-Wohneinheiten untergebrachten Beherbergungsart wegen der gewählten, "normierten" Baustruktur bedeutend niedriger. Neben der vereinfachten Bauform (zum Teil sogar vorfabrizierte Bauelemente) wirken vor allem die Möglichkeit der Vergebung

1) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 49 ff.

von Grossaufträgen an sog. "Promotor-Builders" (spezialisierte Baufirmen als Auftragnehmer des Promotors) und die rasche Bauzeit[1]) kostensenkend. Durch entsprechende Masseneinkäufe von Wohnungseinrichtungen ergeben sich weitere Preisvergünstigungen. Dass selbst bei der höheren Einkommensklassen entstammenden Kundschaft Kosten/Ertrags-Ueberlegungen bei einem Investment in der Freizeitindustrie je länger je mehr in den Vordergrund treten und der Kreis selbst dieser potentiellen Käufer (trotz ständig steigender Zahl der Skifahrer) immer begrenzt bleibt, kommt aus folgender aktueller Lagebeurteilung der Promotor-Gruppe von Les Arcs nur allzu deutlich zum Ausdruck: "Le marché des acheteurs de résidences secondaires à la montagne dont le prix moyen d'achat est de 80'000 F est la clientèle des cadres supérieures qui ont un revenu annuel moyen supérieur à 80'000 F. Ceux qui pouvaient acheter une résidence secondaire en montagne l'ont déjà fait et il est évident que cette clientèle est peu nombreuse et que ses effectifs augmentent très lentement."[2])

Die offensichtlich überschätzten Verkaufserwartungen im "copropriété"-Sektor waren denn auch namentlich der Grund zur Schaffung der "multi-propriété"-Formel ("simple" und "avec bourse d'échange"; vgl. Abb. 16), mit der man hoffte, ebenfalls Leute mit niedrigerem Einkommen (die "Mittelklasse") zu Kunden der funktionellen Wintersportorte zu machen. Die bisherigen Erfahrungen zeigen aber, dass trotz der Einführung dieses Systems (wo nicht mehr Wohnungen, sondern jährliche Benützungsperioden verkauft werden) sich im wesentlichen keine in bezug auf ihre Sozialstruktur andersartige Käuferschaft herauskristallisierte. In Superdévoluy zum Beispiel, dessen gesamte Beherbergungskapazität nur über die "multi-propriété"-Formel angeboten wird, unterscheidet sich die Gästeschicht kaum von jener irgend eines andern funktionellen Wintersportortes der 3. Generation.[3]) Der Misserfolg des "multi-propriété"-Systems hängt bestimmt fast ausschliesslich mit den für eine bestimmte jährliche Benützungsperiode geforderten Preisen zusammen, die wohl je nach Saison variieren, die jedoch - aufaddiert über ein Jahr (= ca. 20 theoretisch anbietbare Benützungszeiträume) - im Durchschnitt um 30 bis 50 % höher liegen als die Preise für eine Wohnung, über die der Eigentümer praktisch das ganze Jahr frei verfügen kann. So kosten z.B. 14 Tage jährliches Benützungsrecht für eine Wohnung während der Osterferien in Superdévoluy ca. 30 % des Verkaufspreises eines gleichwertigen nach dem "copropriété"-System angebotenen Appartements. Hinzu kommen die relativ hohen Verwaltungskosten (ca. 50 F pro Woche), die ebenfalls dem Käufer angelastet werden. Als grosser Nach-

---

1) Ein diesbezüglicher "Rekord" soll in "Lac de Tignes" aufgestellt worden sein, nahm doch dort die Fertigstellung eines 28-stöckigen Gebäudekomplexes mit 200 Appartements und 6 Etagen Hotelbetrieb 2 1/2 Jahre (bei einer in dieser Höhenlage auf vier bis fünf Monate beschränkten Bauzeit pro Jahr) in Anspruch.

2) zit. nach Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Analyse du développement de nouvelles stations en France", a.a.O., unveröffentlicht.

3) Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 55.

teil erweist sich auch, dass, obwohl man Teilhaber und - wenn selbst zum Beispiel nur auf 14 Tage pro Jahr beschränkt - Eigentümer der Wohnung ist, nirgends oder nur sehr beschränkt persönliche Effekten und Gegenstände (Wintersportkleider, Skis, Schuhe usw.), die man nur einmal im Jahr braucht, lagern kann.

Bisher versuchten wir vor allem zu verdeutlichen, weshalb die Promotoren in erster Linie am Verkauf von Wohnungen nach dem "copropriété"-System interessiert sind und damit viele von ihnen den für sie zur Hauptsache interessanten Kunden auch heute noch mehr im Käufer (der für sich selbst oder aus spekulativen Gründen investiert) und weniger im Gast (der Benützer des touristischen Angebotes ist) sehen. Hinter dieser, wie es den Anschein macht, allzu kurzsichtigen Politik verbirgt sich natürlich der Wunsch des Promotors, dass der Käufer eine Wohnung in einem Wintersportzentrum, in Folge der entstehenden mehr oder weniger starken Bindung zu diesem Ort, von allein ständig wiederkehrender Gast wird. Für ein gewisses Funktionieren der touristischen Spezialverkehrsmittel und der Gemeinschaftseinrichtungen reicht aber, wie man bald einsah, dieser womöglich nur einmal in der Saison während vielleicht 14 Tagen im Ort verweilende "Käufer-Gast" nicht aus. Weil die meist wohlhabenden Eigentümer auf zusätzliche Einnahmen durch die Weitervermietung gar nicht angewiesen sind, erreichen deshalb namentlich jene funktionellen Wintersportorte, wo man noch zur Hauptsache mit dem "copropriété simple" operiert, höchstens an Weihnachten und Ostern eine gute bis sehr gute Belegung, während in den restlichen 3 bis 4 Monaten der grösste Teil der Betten unbenützt bleibt;[1] und dies, obwohl - wie FRANCOIS drastisch aufgezeigt hat - die betreffende Station ständig Gäste wegen angeblicher "Vollbesetzung" abweisen muss. So ergab zum Beispiel eine Stichprobe in einem allerdings von diesem Autor nicht genannten funktionellen Wintersportort, der "alle Betten ausgebucht" meldete, folgendes: Von 100 Wohnungen waren tatsächlich 30 weitervermietet, 20 waren zu dieser Zeit gerade durch ihren Eigentümer belegt, während 50 leerstanden, weil ihre Besitzer "in der Regel" nicht vermieten bzw. sie nur 2 bis 3 mal pro Saison während vielleicht 10 Tagen in Anspruch nehmen.[2] Man ging deshalb schon bald da und dort zu Verkaufsformen über, wo der Wohnungsbesitzer zumindest während der nicht selbst beanspruchten Zeit zur Weitervermietung animiert ("copropriété location"); vgl. Abb. 16) oder sogar gezwungen wird ("copropriété contrat location"; vgl. Abb. 16). Die Funktionsweise dieser letztgenannten Verkaufsmethode sei am Beispiel von La Plagne, wo man von Anfang an die Appartements nach dem Prinzip "copropriété contrat location" anbot, erläutert: Der Eigentümer kann über seine Wohnung für maximal 1/3 der Saison (15.12. bis 15.5.) frei verfügen; ob er in dieser Zeit selbst dort wohnen will oder nicht, bleibt ihm anheim gestellt. Für 2/3 der Saisondauer muss er hinge-

---

1) vgl. die von uns geschätzte durchschnittliche Bettenbesetzung in den Zweitwohnungen; S. 55.
2) François D., a.a.O.

gen seine Wohnung an eine Gesellschaft zur Weitervermietung abtreten.[1] Diese Gesellschaft bezahlt alle während der ganzen Wintersaison anfallenden Reparatur- und Energiekosten; sie unterhält einen Service-Dienst, der alle täglich anfallenden Reinigungsarbeiten ausführt, und zwar unabhängig, ob die Wohnung vom Eigentümer oder einem Mieter belegt ist. Sämtliche Mieteinnahmen aus den Appartements gehen vorerst in einen Fonds; die Aufteilung erfolgt alsdann entsprechend der Grösse und des Ausstattungskomforts des Appartements sowie der Dauer und der Saisonperioden, wo die Wohnung zur Vermietung abgetreten wurde. Dem Eigentümer garantiert man in jedem Fall 2 % Rendite auf dem investierten Kapital.

Wohl aus der Einsicht heraus, dass trotz dieser ausgeklügelten neuen Verkaufssysteme für Appartements eine gute Auslastung des gesamten touristischen Angebotes, namentlich auch ausserhalb der Saisonspitzen, am ehesten durch einen bestimmten Anteil Hotelbetten gewährleistet werden kann, blieb man auch in diesem Beherbergungssektor in den letzten Jahren nicht völlig untätig; hat es sich doch zusätzlich gezeigt, wie beschwerlich es war, ohne Hotelbetten die besonders gesuchten ausländischen Gäste in die neuen funktionellen Wintersportorte zu bringen. Da aber die Unternehmer zur Führung von Hotels "klassischer" Art fehlten und andererseits die Promotoren wenig Interesse am Betrieb von Hotels in eigener Regie haben, scheint man nun den Weg zum Abbau dieses Mankos über neue hotelähnliche Unterkunftsformen und entsprechende für den Promotor kurzfristig ertragreichere Verkaufssysteme ("para-hôtellerie", "hôtellerie en copropriété", "hôtellerie en pluripropriété") zu suchen.

Es wäre wohl noch verfrüht und dürfte selbst bei längerer Erfahrung sehr schwierig sein, all diese in den funktionellen Wintersportorten angebotenen Unterkunftsformen wie die angewandten Verkaufsformen zu werten und zu prognostizieren, welche Systeme sich letztlich durchsetzen dürften, hängt doch eine solche Gesamtbeurteilung auch immer vom jeweiligen Standpunkt - ob Käufer/Gast oder Promotor - ab. Zweierlei ist aber trendmässig erkennbar und sei zusammenfassend festgehalten: Einerseits sind Chalets und Ferienhäuser als überlieferte, individuelle Gästeunterkünfte im Berggebiet in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation praktisch völlig durch Appartements verdrängt worden. Andererseits unternimmt man dort gleichzeitig - wie überall zu beobachten ist - vermehrte Anstrengungen, das Angebot hotelmässiger Gastbetten zu erhöhen, wobei dies nicht mittels des Hoteltyps "klassischer" Art, sondern mit neuen, hotelähnlichen Beherbergungsformen anzustreben versucht wird. Im Gegensatz zu LAVAUD, der für die funktionellen Wintersportorte einen Anteil der Betten in Hotels und hotelähnlichen Betrieben von 25 bis 30 % am Gesamtbeherbergungsangebot (also eine Relation zwischen den der Hotellerie zuteilbaren Betten und und den Betten in den übrigen Unterkunftsformen zwischen 1 : 2,5 bis 1 : 3)

---

1) Wie der Tabelle 2 zu entnehmen ist, führt die Station La Plagne keine Zweitwohnungen in ihrem Bettenangebot auf.

als wünschbar erachtet,[1] sind nach Ansicht z.B. der Promotoren von Les Arcs, Avoriaz und Flaine sogar 50 % (also eine wie vorhin verstandene Relation von 1 : 1) die anzustrebende Richtgrösse.[2] Solche globale Werte für eine sogenannte ideale Kombination der einzelnen Unterkunftsformen müssen unseres Erachtens mit den nötigen Vorbehalten aufgenommen werden, denn selbst wenn statistisch vielleicht sogar das Verhältnis 1 : 1 erreicht ist, so bestehen - wie die verschiedenen Verkaufssysteme aufgezeigt haben dürften - innerhalb der pauschal den sogenannten übrigen Unterkunftsformen zugewiesenen Kategorien allein schon in bezug auf die theoretische Belegungsmöglichkeit grosse Unterschiede (so etwa zwischen den Appartements "copropriété simple", die zur Hauptsache die Zweitwohnungen in den funktionellen Wintersportorten bilden und den Appartements "multipropriété simple", deren Belegung und Betriebsorganisation grosse Aehnlichkeit mit einem Hotelbetrieb aufweist, wie z.B. in Superdévoluy). Entscheidend wäre es nämlich ebenfalls zu wissen, wie sich die Betten der übrigen Unterkunftsformen idealerweise auf die "regelmässig" vermieteten Appartements (alle "multipropriété"- und alle "copropriété"-Systeme mit Ausnahme des "copropriété simple") und die "in der Regel" nicht vermieteten Appartements, Chalets und Ferienhäuser ("propriété simple" und "copropriété simple"), also auf die eigentlichen Zweitwohnungen, verteilen sollen.[3]

7 Uebrige Kurorts-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen

Die Verantwortung zur Schaffung der Anlagen für die Erholung und zur Unterhaltung ("équipement récréatif") sowie die Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen ("équipement commercial") in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation liegt in der Regel beim Promotor. Es kann vorkommen, dass er bei der diesbezüglichen Programmierung nach seinem Gutdünken frei handeln kann; meist wird aber das entsprechende Ausbauprogramm bereits im Konzessionsvertrag und seinen ergänzenden Dokumenten genau umschrieben.

Wie dem Erstbesucher der funktionellen Wintersportstationen der 2. und 3. Generation zweifelsohne auffallen dürfte, misst man dort, im Gegensatz

---

1) vgl. S. 59.

2) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Ergebnisse einer Umfrage bei den Promotoren französischer Wintersportstationen, a.a.O., (unveröffentlicht).

3) Deshalb haben - nur nebenbei bemerkt - die immer wieder in der Schweiz und Oesterreich in der Diskussion um die optimale Gastbettenstruktur herumgebotenen "Faustregeln" (z.B. "ein Verhältnis Hotelbetten : Hébergement Complémentaire zwischen 1 : 3 bis 1 : 4 in einem Kurort gilt als vernünftig") mit den nun auch in diesen Ländern aufkommenden, vielfältigen Verkaufssystemen im Appartement- Sektor nur noch beschränkte Aussagefähigkeit.

zu den Orten traditioneller Art, neben den perfektionierten skitechnischen Einrichtungen, anderen Anlagen für den Wintersport ganz allgemein offensichtlich nur sekundäre Bedeutung zu. In erster Linie hängt dies mit der spezifischen Zielsetzung dieser touristischen Zentren zusammen; zum andern ist natürlich die Motivation seitens des Promotors für Investitionen in diesem Bereich, wegen ihrer naturgemäss nur langfristigen und indirekten Rentabilität, wiederum sehr gering. Neben einigen vorhandenen Natureisflächen (nur drei aller in den französischen Alpen gelegenen funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation verfügen über Kunsteisbahnen) beschränkt sich beim heutigen Ausbaustand das Angebot an Sportanlagen zur Hauptsache auf Schwimmbäder, wobei man - weil es den Gästen gefallen soll, mitten im Schnee oder an der Wintersonne zu baden - am Rande der "grenouillère" gelegenen "open-air swimming-pools" den Vorzug gibt (z.B. in Les Arcs, Les Ménuires, La Plagne, Tignes und Les Deux-Alpes). Die Promotoren teilen fast einhellig die Auffassung, dass ein breiteres Spektrum an Sportanlagen, analog der Wintersportorte traditioneller Art, aus wirtschaftlichen Gründen erst ab einer Grössenordnung von ca. 15'000 Betten in Erwägung gezogen werden könnte.[1)]

Hingegen - und dies folgt aus dem früher erwähnten, festgestellten "normierten Tagesablauf" und den speziellen Bedürfnissen des Skifahrers - schenkt man von allem Anfang an dem "Après-Ski" (dem Unterhaltungsprogramm "zwischen 17.00 und 19.00") sowie der Abendunterhaltung grosse Beachtung; auf das diesbezügliche, meist vielfältige, vor allem das jugendliche Publikum ansprechende Angebot sei aber hier nicht näher eingegangen. Wohl auch nicht ganz abwegig ist die Vermutung, dass sich viele Promotoren plötzlich der griechischen Stadt der Antike, wo Körper und Geist geschult werden sollten, erinnern; geniessen doch die anzubietenden kulturellen Betätigungsmöglichkeiten sogar als weiteres Verkaufsargument in der Werbung vermehrte Aufmerksamkeit. Wie im gesamten Bereich der Gästeunterhaltung scheint man sich u.E. überdies sehr stark an die speziell in Frankreich grossen Anklang findende "Ferienphilosophie" des "Club Méditerranée" anzulehnen.

Die Geschäfte für den Tages- und Luxusbedarf wie die Dienstleistungseinrichtungen befinden sich oft konzentriert in gedeckten Ladenstrassen, die namentlich in den nach dem Siedlungsmuster des "mono-bloc" gebauten Stationen von der Wohnung aus, ohne ins Freie gehen zu müssen, in den Pantoffeln erreicht werden können. Diesen mit Restaurants und Cafeterias durchsetzten Shopping-Centers kommt eindeutig eine zusätzliche soziale Funktion als eigentliche Treffpunkte der Gäste zu.

Abb. 18 dient schliesslich zur weiteren Illustration der in diesem Kapitel nur summarisch behandelten Anlagen und Einrichtungen für die Erholung

---

1) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Ergebnisse einer Umfrage bei den Promotoren französischer Wintersportstationen", a.a.O., (unveröffentlicht) und Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 36.

Abb. 18 Die Angebotspalette an übrigen Kurorts-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen (dargestellt am Beispiel von La Plagne, Stand Winter 1969/70)

Sport

Aktivitäten:
- präparierter und ausgesteckter Slalomhang mit permanenter Zeitmessung
- "Kilomètre lancé" (wer auf dieser Strecke eine Geschwindigkeit von über 100 km/h erreicht, wird Mitglied des "Club des 100"
- Fallschirmspringen auf Schnee
- Bobfahren
- Eislaufen und Curling auf Natureisbahn (ganztägig benützbar bis ca. Ende Februar)
- Freiluftschwimmbad, Wasser auf 35° C erwärmt. (Die Umkleidekabinen in einem Innenraum werden durch eine Schleuse schwimmend erreicht)

Organisation:
- Skischule
- "Club des Sports" (Organisation von Sportveranstaltungen mit aktiver und passiver Partizipation; Betreuung jener Gäste, die während ihrer Ferien ein intensives Sportprogramm absolvieren wollen; Förderung des einheimischen Nachwuchses für den Skirennsport)

Unterhaltung:
- Kino
- Konzerte
- verschiedene Diskotheken und Bars
- Bridge-Club
- Bowling

Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen

- "Shopping-Center" (Ladenstrasse)
- Verpflegungs-Hauslieferdienst (Transferküche)
- Reinigungsinstitut (für täglich anfallende Haushaltsarbeiten)
- "Baby-Sitter"- und Kinderbetreuungsdienst
- Primarschule (für Kinder jener Gäste, die mehr als einen Monat in La Plagne zu verweilen gedenken)
- "Schnee-Taxi" (Snowmobiles und von Polarhunden und Ponys gezogene Schlitten)
- "Journal de la Plagne" (Dorfzeitung)
- "Radio La Plagne" (eigene Radiostation)

Quelle: Eigene Erhebungen.

Abb. 19 Die Entwicklung der übrigen Kurorts-, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen in Abhängigkeit zu den Ausbauetappen im Beherbergungssektor

Ort	500 Betten		1000 Betten		2000 Betten		3000 Betten		4500 Betten	
	"équipement commercial"	"équipement récréatif"	"équipement commercial"	"équipement récréatif"	"équipement commercial"	"équipement récréatif"	"équipement commercial"	"équipement récréatif"	"équipement commercial"	"équipement récréatif"
Avoriaz	1 Drugstore 1 Lebensmittelgeschäft 1 Sportgeschäft 1 Wäscherei		1 Reisebüro 1 Bank 1 Blumengeschäft 1 Boutique 1 Parfumerie 1 Fotogeschäft 2 Modegeschäfte	1 Nachtlokal 1 Natureisbahn	1 "Shopping-Center" 2 Restaurants 1 Sportgeschäft 1 Traiteurgeschäft	1 Kino (300 Pl.) 1 Bar	1 Snack-Bar 1 Supermarkt	Schwimmbad		
Flaine	1 Kiosk 1 Lebensmittelgeschaft 2 Sportgeschäfte 1 Coiffeur	1 Bar	1 Restaurant 1 Fotogeschäft	1 Kino (300 Pl.) 1 Natureisbahn	1 kleines "Shopping-Center"	1 Schwimmbad				
Les Ménuires					1 "Shopping-Center" (25 Geschäfte	mehrere Restaurants	Erweiterung des "Shopping-Centers"	zusätzliche Restaurants	Weiterausbau des "Shopping-Center	1 Diskothek 1 Kino (400 Pl.) 1 Versammlungs-/Veranstaltungslokal 1 Schwimmbad
Les Arcs	4 Restaurants 1 Theater	1 Schwimmbad		1 Nachtklub	1 "Shopping-Center"		Erweiterung des "Shopping-Center"	2 Kinos 2 Konferenzräume 1 Kulturzentrum		
Superdévoluy			2 Restaurants 1 Sportgeschäft 1 Wäscherei	1 Jugendklub 1 Kino	1 "Shopping-Center" 1 Kiosk	Schwimmbad	1 Sportgeschäft		1 Supermarkt	

Quelle: Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Analyse du développement de nouvelles stations en France", a.a.O., (unveröffentlicht).

und zur Unterhaltung sowie Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, während Abb. 19 bezweckt, die Programmierung dieses Angebotes, in Abhängigkeit zu den Bauetappen im Beherbergungssektor, anhand einiger ausgewählter funktioneller Wintersportorte der 3. Generation aufzuzeigen.

8 Die organisatorischen Vorkehrungen zur Betriebsführung und administrativen Reintegration in die bestehende lokale Körperschaft

Wir möchten unsere Betrachtungen zur Planung und Realisierung der funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation mit einigen Hinweisen zu den getroffenen Massnahmen zur Sicherung einer kontinuierlichen Führung und Verwaltung der neu geschaffenen Stationen abschliessen. Dies erscheint um so erforderlicher, als bisher nur die Problemstellungen bei der Projektplanung und -realisierung (also der eigentlichen "Produktion" des touristischen Angebotes) dominierten, während von der gleichzeitig mit der Fertigstellung der 1. Bauetappen allmählich hinzukommenden und bei Erreichen des fixierten Endausbaus dominierenden Aufgaben der Betriebsführung, die letztlich eine optimale Nutzung des natürlichen und gestalteten touristischen Angebotes anvisiert, kaum die Rede war. Die nachfolgenden Bemerkungen sollen vor allem dazu verhelfen, den hier verwendeten Begriff der "Betriebsführung eines touristischen Zentrums" und die damit speziell bei den funktionellen Wintersportorten in Beziehung stehenden Fragestellungen besser zu verstehen.

Erinnern wir uns vorerst einmal daran, dass der Promotor als koordinierender, zentralisierter Projektleiter für die Planung und Realisierung des Vorhabens nur während der Dauer des Konzessionsvertrages verantwortlich zeichnet. Dieses somit zeitlich befristete Mandat wird durch die Promotoren nicht selten wie folgt charakterisiert: "Wir erstellen nach industriellen Grundsätzen ein Gesamtprodukt und verkaufen es hernach."[1] Ihr Kunde ist, wie wir weiter zu veranschaulichen suchten, primär der Käufer der erstellten Appartements und weniger, was man natürlich seitens der Promotoren zu dementieren versucht, der Gast.

Formal bleibt der Promotor wohl an sein Amt während der Dauer des Konzessionsvertrages gebunden; verschiedene Anzeichen - namentlich die kontinuierlichen Verkäufe der erstellten Gästeunterkünfte - deuten aber darauf hin, dass er faktisch mit dem Erreichen des Endausbaus, was in der Regel einige Jahre vor Vertragsablauf der Fall sein dürfte, seinen Tätigkeitsbereich als koordinierender, zentralisierter Projektleiter abbaut bzw.

1) "Je ne suis pas un promoteur immobilier mais un industriel... Je fabrique une station et mon but a été de réaliser une implantation industrielle". (M. Godino, Promotor von Les Arcs.)

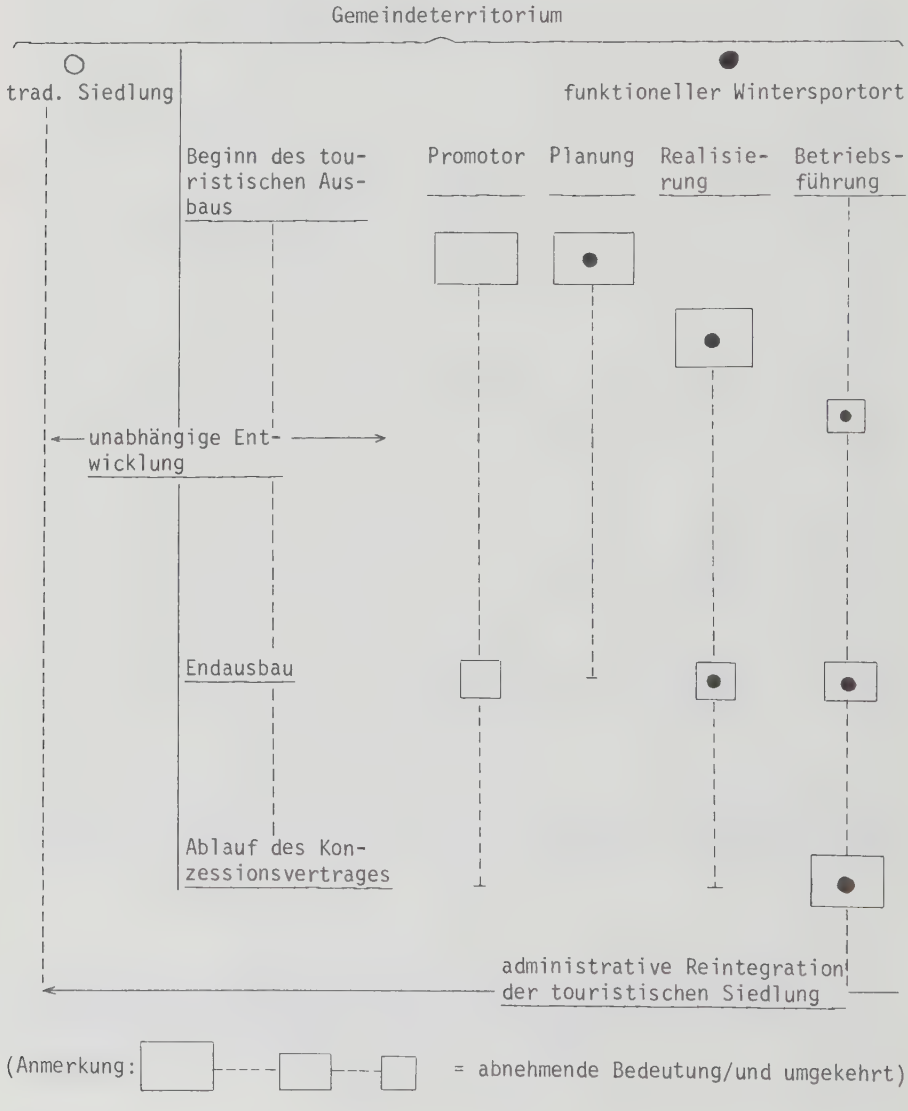
als solcher gar nicht mehr wirken kann, weil namentlich das Beherbergungsangebot zur Nutzung an die Käufer der Appartements übergegangen ist. Obwohl angesichts der kurzen Entwicklungsgeschichte noch keine funktionelle Wintersportstation der 3. Generation in diese Phase eingetreten ist, liegt die Vermutung nahe, dass der Promotor, sobald seine Investitionen die erhofften Gewinne gebracht haben, sich allmählich von seiner lancierten "Unternehmung" (der Wintersportstation) zurückzieht, deren Weiterführung (im Sinne der eigentlichen permanenten Betriebsführung als touristisches Zentrum), infolge des eindeutig transitorischen Charakters der Promotor-Funktion schon vor, spätestens aber mit dem Ablauf des Konzessionsvertrages nicht unbedingt institutionalisiert ist.[1] Neben dem wohl rentabelsten Geschäftszweig, nämlich dem Betrieb der touristischen Transportanlagen, dem sich bezeichnenderweise der Promotor zur Hauptsache nach abgeschlossenem Verkauf der Appartements bis zum Vertragsverfall widmet, umfasst die Betriebsführung in dem von uns verstandenen Sinne u.a. aber auch die Nutzung des vorhandenen Bettenangebotes, den Empfang und die Betreuung der Gäste, die Koordination der Interessen der Fremdenverkehrsunternehmer (z.B. der Hoteliers und Geschäftsinhaber, die inzwischen Teile des touristischen Gesamtangebotes erworben haben), die Werbung usw.

Wir wollen die Frage, wer sich mittel- und langfristig überhaupt mit der wirtschaftlichen Nutzung des vom Promotor geschaffenen Angebotes befassen soll, sobald das Direktinteresse dieses Initianten nachlässt, noch aus anderer Perspektive aufrollen. Im polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsort (und damit in der Wintersportstation traditioneller Art) vollzog sich die Transformation Bergbauerndorf zu touristischem Zentrum schrittweise, und es kam dort auch, infolge starker gegenseitiger Bindung, zu einer Art eingespieltem, "modus vivendi" zwischen lokaler Körperschaft und den Fremdenverkehrsunternehmern. Bei den funktionellen Wintersportorten (namentlich der 3. Generation), die abgetrennt vom traditionellen Siedlungsgebiet entstehen und sich unabhängig vom ursprünglichen Dorf entwickeln, bestehen, abgesehen von den spezifischen Bestimmungen des Konzessionsvertrages, nur eine lockere natürliche Verknüpfung zwischen dem ziemlich autonomen Promotor und bestehender Gemeindeadministration sowie auch kein direktes oder nur ein begrenztes Engagement seitens der einheimischen Bevölkerung. Wie wir wissen, gehen nach Ablauf des Konzessionsvertrages sämtliche dann noch dem Promotor gehörenden Anlagen ohne Entschädigung an den Konzessionsgeber (die Gemeinde) über.[2] Es entspricht wohl gleichfalls der Absicht der Urheber des von uns charakterisierten französischen Konzessionsverfahrens, dass spätestens zu diesem Zeitpunkt die weitere Betriebsführung des neuen Wintersportortes an die Gemeindeadministration übergehen, oder

1) Als Beweis, dass die Promotoren ihre Tätigkeit nicht als dauernde Aufgabe auffassen, mag vielleicht auch gelten, dass einige unter ihnen für verschiedene nacheinander in Angriff genommene Projekte verantwortlich zeichnen (z.B. der Promotor von Tignes, wo man sich allmählich dem Endausbau nähert, ist auch Kandidat für das Ausbauvorhaben "Val Thorens" usw.).

2) Dies ist natürlich ein weiteres Motiv für den Promotor, die von ihm gebauten Anlagen sobald wie möglich zu veräussern.

wie man auch sagen könnte, die Reintegration des bisher sich eigenständig auf Territorium der Konzessionsgeberin sich entwickelnden touristischen Zentrums in die bestehende Wirtschafts- und Sozialstruktur erfolgen muss. Die Problemstellungen der Betriebsführung und der Reintegration dürften durch den nachstehend skizzierten Entwicklungszyklus eines funktionellen Wintersportortes noch verständlicher werden:



Zur Frage, wer sich mit der im Zuge der Entwicklung an Bedeutung zunehmenden Betriebsführung befassen soll, haben sich noch keine klaren Vorstellungen herausgebildet; vielmehr dominiert ein grosser Meinungs-Wirrwarr.[1] Insofern ist auch die geltende Aufteilung dieser Aufgaben auf einzelne spezifische Träger nur sehr schwer überblickbar.

Wohl hat der Gesetzgeber seit 1964 vorgesehen, dass in sämtlichen französischen Wintersportorten, die offiziell klassiert sind ("stations classées"),[2] eine amtliche Stelle - ein sog. "office (municipal) du tourisme"[3] - institutionalisiert werden könnte, das in den funktionellen Wintersportstationen schon während der Dauer des Konzessionsvertrages gewisse, und nach Ablauf dieser Vereinbarung, sämtliche Aufgaben der Betriebsführung (Koordination der Angebotsgestaltung, Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel und Gemeinschaftseinrichtungen, Werbung, Empfang und Betreuung der Gäste usw.) zu übernehmen hätte. Von dieser Möglichkeit machte bis heute, weil offensichtlich kein Bedürfnis hierfür gesehen wurde, lediglich Valloire, ein Wintersportort traditioneller Art, in der "Savoie" Gebrauch.[4] In der Grosszahl der französischen polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte ruhen die Pflichten der Betriebsführung zumeist nach dem Prinzip des erwähnten "modus vivendi" sowohl in den Händen der Organe des örtlichen Verkehrsvereins wie der politischen Behörden der Gemeinde. Bei gewissen funktionellen Wintersportorten der 3. Generation verhält es sich zur Zeit noch so, dass ein vom Promotor für die Dauer seines Mandates ins Leben gerufenes Organ (eine Betriebsgesellschaft) und/oder ein Verkehrsverein (gemäss Gesetzgebung von 1901) gewisse Betriebsführungs-Funktionen ausüben. Andererorts wiederum bemühen sich, offensichtlich der Not gehorchend, die in Interessengemeinschaften zusammengeschlossenen Appartementbesitzer die Lücke einer fehlenden schlagkräftigen Betriebsführungs-Organisation auszufüllen (z.B. in Avoriaz und Les Ménuires).

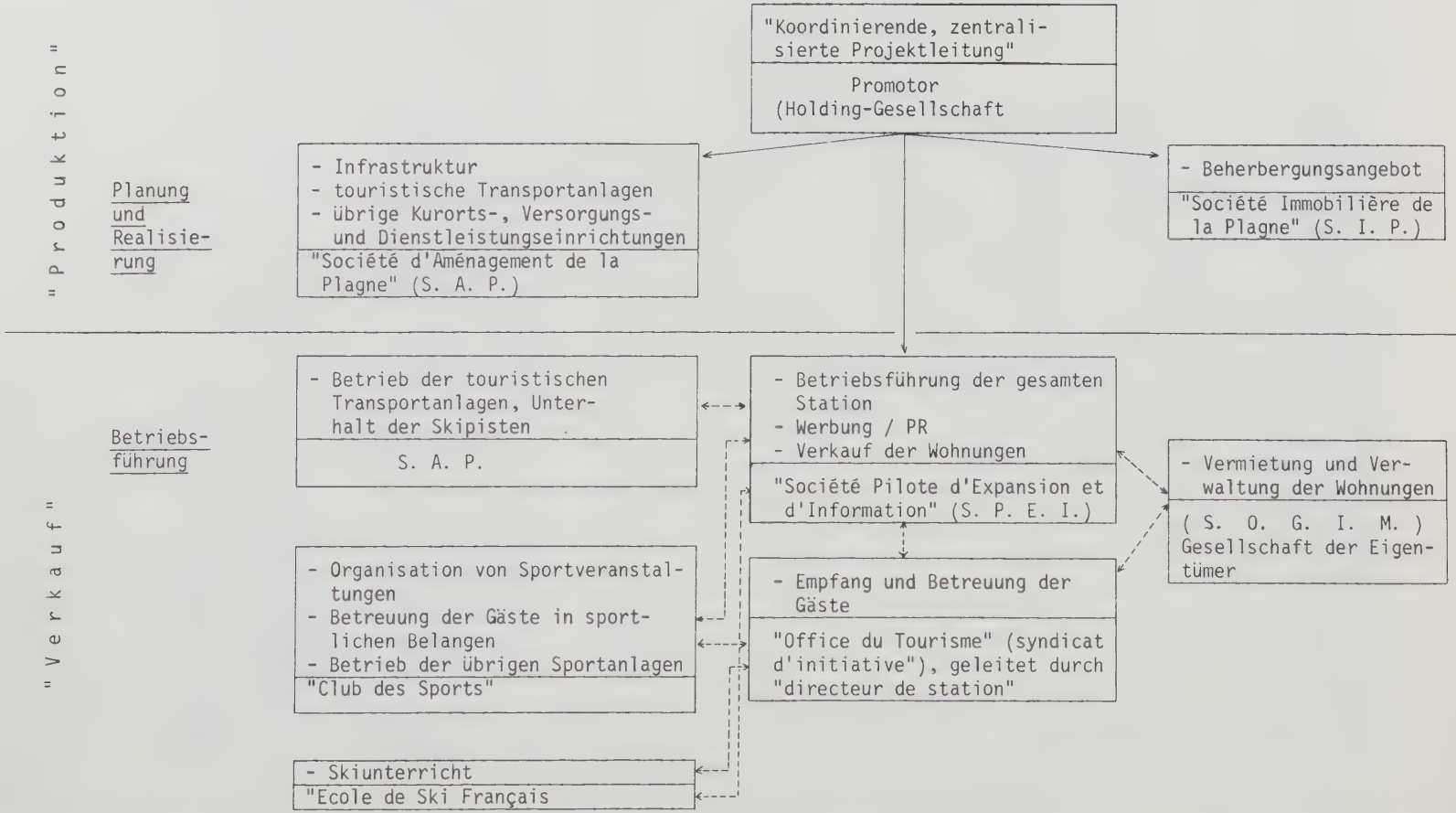
Wir haben versucht, am Beispiel von La Plagne, eine während der Dauer der Konzession denkmögliche Organisationsstruktur der für die Planung, Realisierung und die Betriebsführung zuständigen Trägerschaften darzustellen (Abb. 20).

Diese wie auch in andern Orten festzustellende Ansätze zweckmässiger betriebs-organisatorischer Massnahmen können nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Betriebsführung und die administrative Reintegration der neuen touristischen Siedlungen nach Ablauf der Konzessionsverträge die französischen Berggemeinden (und ihre Behörden) inskünftig noch vor nicht übersehbare Probleme stellen werden, da die lokalen Körperschaften vor allem auch - wie PERRIN meint - weder psychologisch noch wirtschaftlich auf die ihnen harrenden Aufgaben vorbereitet sein dürften.[5]

1) vgl. auch Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 61ff.
2) vgl. S. 49 f.
3) zu unterscheiden vom "office du tourisme" (Verkehrsbüro) des "syndicat d'initiative" (Verkehrsverein) nach französischer Gesetzgebung aus dem Jahre 1901.
4) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 67.
5) ebenda, S. 68.

Abb. 20

Die interne Organisationsstruktur der für die Planung, Realisierung und die Betriebsführung eines funktionellen Wintersportortes der 3. Generation zuständigen Trägerschaften (dargestellt am Beispiel von La Plagne)



Quelle: M.E. Blanchoz, S.A.P., La Plagne

3. TEIL

VERSUCH EINER KRITISCHEN WÜRDIGUNG DER GELTENDEN OFFIZIELLEN DOKTRIN FUR DIE TOURISTISCHE ERSCHLIESSUNG DES FRANZÖSISCHEN BERGGEBIETES

1 Grenzen der Beurteilungsmöglichkeiten

In den folgenden Kapiteln der vorliegenden Arbeit soll der Versuch unternommen werden, die für die weitere touristische Erschliessung des französischen Berggebietes geltende offizielle Doktrin einer Würdigung zu unterziehen. Der Werdegang dieser der Staatsintervention zugrunde gelegten planungsmethodischen und planungspolitischen Theorien sei vorerst in Kürze nochmals zusammengefasst.

Ausgangspunkt bildete die um die 30er Jahre auftauchende Idee, neue Wintersportorte aus dem Nichts und von Grund auf ("stations ex-nihilo et créées de toutes pièces") zu bauen. Wegleitend für die Standortwahl, die Planung und Realisierung waren schon bei diesen neuen touristischen Zentren in Gebirgsgegenden die Ansprüche seitens des Winter- und speziell des Skisportlers. Das nach dem 2. Weltkrieg entstehende Courchevel-1850 kann als Modellfall für die bis in die heutige Zeit andauernde Epoche der durch eine ganzheitliche, aufeinander abgestimmte Anordnungs- und Erlebnisweise sowie besondere Realisierungsprinzipien gekennzeichneten Wintersportstationen der 2. und 3. Generation ("stations intégrées") bezeichnet werden. Als erstes Abbild einer weiter modifizierten Gesamttheorie, die inzwischen auch weitgehend zu einer eigentlichen, vom Staate verfochtenen touristischen Erschliessungspolitik für das französische Berggebiet wurde, präsentierte sich das Projekt La Plagne, dessen Anfänge auf die erste Hälfte der 60er Jahre zurückgehen.

Hintergründe und Inhalt (Planungs- und Realisierungsprinzipien) dieser Doktrin haben wir im 1. und 2. TEIL dieser Arbeit eingehend dargelegt. Die sich uns zum Abschluss stellende Aufgabe einer Gesamtbeurteilung erweist sich zur Hauptsache aus nachstehenden Gründen als äusserst schwieriges Unterfangen:

- Kurze Entwicklungsgeschichte und fehlende Daten

  Das nur sehr spärliche bis heute vorliegende und, wie wir früher erwähnten, nach Ansicht gewisser französischer Autoren, zur Untermauerung der Zweckmässigkeit der eingeschlagenen Politik, sogar manipulierte statistische Material - namentlich im Bereich der tatsächlichen Nachfrage - sowie die weitgehend geheimgehaltenen bisherigen wirtschaftlichen Ergebnisse (als Konfrontation der Kosten und Erträge) lassen keine quantitativen Analysen und damit auch nicht empirisch gesicherte Aussagen zu. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an unsere bereits im VORWORT und im 1. TEIL, Ziff. 31 gemachten Ausführungen. Unsere Würdigung muss deshalb in vielen Punkten auf Vermutungen und nicht direkt verifizierbare Hypothesen beschränkt bleiben.

- Mangel an wissenschaftlich fundierten, allgemeinen planungstheoretischen Ansätzen für die touristische Entwicklung im Berggebiet

  Die Fremdenverkehrsplanung gehört zu den neuen Disziplinen der touristischen Forschung und der allgemeinen Raumordnungslehre. Erst in neuerer Zeit widmet man dieser Materie in den Kreisen der betreffenden Wissen-

schaften vermehrtes Augenmerk. Den meisten der bis heute vorliegenden Thesen fehlt auch weitgehend noch die empirische Absicherung. Angesichts der in verschiedenen europäischen Alpenländern mehr denn je festzustellenden eigentlichen touristischen Entwicklungseuphorie und des weit verbreiteten blinden Glaubens, einzig und allein die Förderung des Fremdenverkehrs vermöge eine Verbesserung der zu Tage getretenen prekären sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Berggebiet herbeizuführen, beherrschen selbst in Fachkreisen weitgehend politisch verfärbtes Gedankengut sowie abgedroschene Schlagworte und weniger fundiertes Sachwissen und Werturteilsfreiheit die Alltagsdiskussion über einen sinnvollen touristischen Weiterausbau der europäischen Gebirgsgegenden.

- Problematische Vergleiche

Nicht selten fussen die bisher von der Wissenschaft vorgelegten planungstheoretischen Ansätze auf fragwürdigen zwischenörtlichen Vergleichen, indem etwa Entwicklungsgegebenheiten und heutige Erscheinungen im Kurort A mit solchen des Kurortes B, C usw. konfrontiert und hieraus allgemein gültige Verhaltensgrundsätze abgeleitet werden. Die Problematik derartiger Erkenntnistheorie sehen wir vor allem darin, dass praktisch kein touristisches Zentrum, wegen seiner vielen Imponderabilien und der oft bewusst auch stillschweigend übergangenen spezifischen Besonderheiten, mit einem anderen vergleichbar ist. Deshalb kann auch nicht ohne weiteres die touristische Gesamtentwicklung im schweizerischen Berggebiet als Gradmesser der Kritik über die bisherigen Erscheinungen und heutigen Verhältnisse im französischen Alpenraum gelten. Ebenso vermögen beispielsweise auch die von uns weiter unten vorgenommenen Gegenüberstellungen der positiven und negativen Aspekte eines Wintersportortes traditioneller Art im Vergleich zu einem funktionellen Wintersportort wohl gewisse Anhaltspunkte für die Klärung kontroverser Fragen liefern; der wegen der immer problematischen Vergleiche relativierende Charakter eines solchen erkenntnis-theoretischen Vorgehens ist aber immer vor Augen zu halten.

Bei der Würdigung der offiziellen Doktrin für den touristischen Weiterausbau des französischen Berggebietes dürfen insbesondere auch die unterschiedlichen natürlichen Voraussetzungen Frankreichs für den Fremdenverkehr etwa im Vergleich zur Schweiz nicht ausser acht gelassen werden; besitzt doch Frankreich, ausser Italien als einziges europäisches Alpenland, neben international konkurrenzfähigen Standorten für den Wintertourismus mit seinen südlichen Meeresstränden ein hochqualifiziertes natürliches Angebot für einen intensiven Sommertourismus, wo zur Zeit nach ähnlichen Realisierungsprinzipien wie bei den funktionellen Wintersportorten der 2. und 3. Generation zahlreiche neue Grossprojekte in Ausführung sind, (z.B. "Languedoc-Roussillon" und "Côte-Aquitaine"). Bei einer kritischen Betrachtung der sich abzeichnenden Spezialisierung des Fremdenverkehrsangebotes in den französischen Gebirgsgegenden für den Wintertourismus sind diese Gegebenheiten nicht völlig zu negieren.

- Die Crux mit den Gästebedürfnissen

Im Dunkeln tappt die Fremdenverkehrsforschung auch noch weitgehend in

bezug auf eine klare Transparenz der Bedürfnisstrukturen des "Freizeitmenschen von heute und morgen". Insbesondere die für die Fremdenverkehrsplanung erforderlichen Prognosen und Projektionen künftiger Bedürfnisse in einem so individuellen Lebensbereich wie es die Freizeit darstellt, dürften immer mehr sehr vielen Unsicherheitsfaktoren behaftet sein.

Unsere kritische Würdigung der geltenden offiziellen Doktrin setzt vorerst bei den seit Beginn der 60er Jahre zu eigentlichen Verhaltensgrundsätzen erhobenen Planungs- und Realisierungsprinzipien für neue touristische Zentren im Berggebiet an. Wir möchten dabei Aspekte positiver und negativer Art im planungsmethodischen und planungspolitischen Bereich herauszuschälen und zu begründen versuchen.

Bei dieser Gesamtbeurteilung darf nicht unbeachtet bleiben, dass im jetzigen Zeitpunkt längst nicht alle Konsequenzen der neuen touristischen Erschliessungspolitik überschaubar sind, um die neuen planungsmethodischen Ansätze und planungspolitischen Instrumente immer eindeutig und in jeder Beziehung als nur positiv oder nur negativ deuten zu können. Dass wir gewisse Erscheinungen der offiziellen Doktrin sogar bejahen, dürfte vor allem jene kritischen Stimmen in Frankreich und im Ausland überraschen, die nicht selten einzig aufgrund ihrer Abneigung zur von uns selbst als fragwürdig bezeichneten architektonischen Gestaltung der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation diese neuen touristischen Entwicklungsbestrebungen auf der ganzen Linie verurteilen. Einer solchen Art der Würdigung, die Gebäudefassaden als einziges Beurteilungskriterium für ein System neuer planungsmethodischer und planungspolitischer Prämissen beansprucht, kann allerdings auch wohl kaum Kritik im konstruktiven Sinne, eingehende Problemanalyse und bestmögliche Objektivität attestiert werden.

2 Würdigung der praktizierten Planungs- und Realisierungsprinzipien

21 Die positiven Aspekte

211 Im planungsmethodischen Bereich

2111 Eine aus der Angebots- und Nachfragekonstellation abgeleitete gewisse innere Logik der Idee des funktionellen Wintersportortes

Der anfangs der 30er Jahre fast gleichzeitig in Italien und Frankreich aufgekommenen Idee des funktionellen Wintersportortes und der hieraus in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg sich formenden Doktrin für die weitere touristische Erschliessung des französischen Berggebietes kann trotz vieler weiter unten noch anzubringender Vorbehalte und kritischer Einwände, bei einer rein endogenen Betrachtung (Konfrontation zwischen allgemeinen touristischen Nachfragetendenzen und Situation des entsprechenden Angebotes), eine gewisse innere Logik und aus dieser Warte auch der Charakter einer

echten planungsmethodischen Alternative zum Wintersportort traditioneller Art und allgemeiner zum polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsort nicht zum vorneherein abgesprochen werden.[1])

Zu dieser Auffassung gelangt man vor allem dann, wenn man sich die touristische Entwicklung und die Angebotssituation der wenigen alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte im französischen Berggebiet, verglichen mit dem um 1950 in allen Alpenländern einsetzenden Nachfragesog im Wintertourismus, in Erinnerung ruft.

Die ersten Wintersportzentren Frankreichs sind aus jenen bereits zu Sommergebirgskurorten (Alpinistenzentren, Bade- und Klimastationen) transformierten Bergbauernsiedlungen hervorgegangen, die gute Voraussetzungen für den Skisport verzeichneten. Wie sich aber schon bald deutlich machte, wiesen diese damit zu polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten gewordenen Siedlungen mit ihrer zwar für den Sommertourismus prädestinierten Höhenlage um 1'000 bis 1'200 Meter gegenüber den sie konkurrenzierenden, traditionellen Wintersportplätzen des Auslandes ein erhebliches Handicap auf, waren doch die Schneebedingungen bedeutend schlechter als zum Beispiel in den alten Wintersportzentren Oesterreichs (obwohl ebenfalls nur mit einer Meereshöhe um ca. 1'000 Meter) und der Schweiz (auf 1'500 bis 1'800 Meter gelegen). Als man in der Folge erkannte, dass der Skisport mehr als nur vorübergehende Modeerscheinung war, begannen auch weitere, bisher touristisch kaum in Erscheinung getretene französische Bergdörfer sich durch den Bau entsprechender Anlagen für den Wintertourismus einzurichten. Hier mussten aber die wagemutigen Initianten erneut erfahren, dass die vorhandenen natürlichen Gegebenheiten für den Wintersport in der unmittelbaren Umgebung einer meist in Talböden um 1'000 Meter gelegenen Bergbauernsiedlung nurmehr in den seltensten Fällen mit den ständig steigenden Anforderungskriterien des Skisportlers in Uebereinstimmung zu bringen sind. Dass Frankreich mit seinem Wintersportangebot nicht mehr konkurrenzfähig war, manifestierte augenfällig der massive "Exodus" des Inland-Gästepotentials in die von der Natur begünstigten Wintersportplätze des Auslandes. Dieser Abwanderung der Inlands-Nachfrage und dem ebenfalls fast völligen Fehlen internationaler Kundschaft, die sich bevorzugt der Schweiz und Oesterreich zuwandt, hoffte man mit den funktionellen Wintersportorten der 2. und 3. Generation begegnen zu können, wofür Standorte in schneesicheren Gefilden ab 1'600 Meter ausgewählt wurden und wo insbesondere die sich mit dem allgemeinen Nachfrageboom manifestierenden Mängel des gestalteten Angebotes der Wintersportorte traditioneller Art in

---

1) Dabei sei jetzt schon einschränkend zu dieser These festgehalten, dass eine Gesamtwürdigung touristischer Erschliessungsbestrebungen lediglich in endogener, rein touristischer Perspektive nicht mehr haltbar ist, sondern ebenso exogene Faktoren (z.B. die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Berggebietes, die Erhaltung der Gebirgslandschaft in ihrem natürlichen Zustand) Berücksichtigung finden müssen.

Frankreich und in den übrigen Alpenländern durch neue planungsmethodische Ansätze und entsprechende Realisierungsprinzipien vermieden werden sollten.

Die nach dem 2. Weltkrieg sich in allen europäischen Alpenländern abzeichnende Situation der Stagnation und sogar der Rückgänge der Sommerfrequenzen in vielen alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten, bei unvermindertem Wachstum der Nachfrage im Wintertourismus, war neben der ungenügenden Höhenlage der französischen Wintersportorte traditioneller Art wohl zweites entscheidendes Moment für die Initianten der offiziellen Doktrin, an der Idee des funktionellen Wintersportortes festzuhalten und sie in der Folge zur Grundlage der weiteren touristischen Entwicklungsbestrebungen im Berggebiet zu machen.

In dieser hiermit umschriebenen, endogenen Betrachtungsweise erscheint es deshalb abwegig, den theoretischen Ansatz, die weitere touristische Entwicklung des französischen Berggebietes vorwiegend mit dem Instrument des funktionellen Wintersportortes zu erreichen, schon in seiner Grundtendenz der Irrationalität zu bezichtigen; dies um so mehr als auch in den übrigen Alpenländern bis in die jüngste Zeit viele alte polyvalente Gebirgsfremdenverkehrsorte ihren Weiterausbau, angesichts der schon lange Zeit andauernden allgemeinen Nachfrageumlagerung im Sommer von den Bergen zu den am Meer gelegenen Feriengebieten in südlichen Breitengraden, einseitig auf die Bedürfnisse des Wintertourismus ausrichteten. Erst eine in den letzten Jahren wieder zu registrierende gewisse Gegenbewegung der Nachfrage dürfte mancherorts zu den unverkennbaren Bemühungen geführt haben, die Sommersaison wieder aktivieren und verlängern zu können.

Eine besondere Optik erhält u.E. die eine unverkennliche Spezialisierung des touristischen Angebotes für den Wintersport beinhaltende offizielle Doktrin überdies durch den Umstand, dass Frankreich - wie wir bereits erwähnten - mit den Alpen und seinen südlichen Meeresstränden hochqualifizierte natürliche Standortvoraussetzungen sowohl für den Winter- wie Sommertourismus besitzt. Einer eingehenden, mit der Ende der 50er Jahre einsetzenden massiven Staatsintervention gekoppelten Analyse der Mängel und Entwicklungshemmnisse in den Wintersportorten traditioneller Art des In- und Auslandes sind zweifellos die verschiedenen, unseres Erachtens positiven Ansätze der bei den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation praktizierten Planungsmethodik zuzuschreiben.

2112 Das durch den Funktionalismus begründete Siedlungsmuster

Die so typische Siedlungskonzentration der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation im Schwerpunkt der auslaufenden Skipisten und direkt bei den Abfahrtsstellen der touristischen Spezialverkehrsmittel kann in verschiedener Hinsicht als positiv gewertet werden.

Wenn auch schon der in den auserwählten Höhenlagen beschränkte gute Baugrund dieses Siedlungsmuster aufdrängt, findet es seine Begründung vor allem in der kaum widerlegbaren These, dass das Tagesprogramm des Skifah-

rers sich möglichst optimal abwickeln (Pisten und Stationen der touristischen Transportanlagen direkt "vor der Haustür") und der Uebergang von der Siedlung zur freien Natur für jedermann möglichst rasch vollziehbar sein soll.

Einer der Hauptmängel vieler aus Bergdörfern entstandener Fremdenverkehrsorte bildet heute zweifellos der zirkulierende Autoverkehr; die vielerorts dort anzutreffenden typischen Streusiedlungen animieren den Gast geradezu, täglich von seinem PW Gebrauch zu machen. Die Zusammenfassung der Gebäudekomplexe auf engstem Raume ist wohl zweckmässigstes Instrument, die Verwendung des Autos während der Ferien als überflüssig werden zu lassen. In dieser Beziehung weisen die funktionellen Wintersportorte der 3. Generation einen ganz entscheidenden Vorteil gegenüber vielen Wintersportstationen traditioneller Art in Frankreich und in den übrigen Alpenländern auf. Das nur allzu bekannte Bild, wo die Gäste sich mit geschulterten Skis zwischen den vorbeifahrenden Autos hindurchschlängeln müssen, gehört in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation offensichtlich der Vergangenheit an.

Andererseits hat man - und davon wird noch weiter unten die Rede sein - u.E. die Gestaltung innerhalb dieses Planungskonzeptes stark vernachlässigt, denn die architektonische Formgebung gehört kaum zu den positiven Aspekten des sonst durchaus vertretbaren und mit einigen realen Gästebedürfnissen korrespondierenden Siedlungsmusters. Wie verschiedene, früher erwähnte Umfragen bei den Besuchern zu Tage brachten und sogar einige Promotoren heute offen zugeben, ist die bauliche Gestaltung in den meisten funktionellen Wintersportorten der 3. Generation als misslungen und verfehlt zu taxieren. Wir möchten aber gleichzeitig bei dieser Feststellung zu bedenken geben, dass es heute auch zahlreiche alte Wintersportorte traditioneller Art im europäischen Alpenraum gibt, wo das kulturell wertvolle Ortsbild dieser ursprünglichen Bergbauernsiedlungen durch den Tourismus und seine Architektur wenn nicht völlig zerstört, so doch stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Deutlich, aber leider nur allzu wahre Worte spricht in diesem Zusammenhang GRZIMEK, wenn er schreibt: "Das Zusammentreffen alter, historisch wertvoller Kulturlandschaften - wie dies die Alpenregion weitgehend ist - mit neuen Nutzungsformen ist bisher immer dramatisch und tragisch verlaufen."[1])

Die fragwürdige bauliche Gestaltung der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation, die, obwohl sie im allgemeinen dem Gast missfällt, andererseits - wie wir feststellen konnten - nach einer gewissen Angewöhnung offensichtlich teilweise auch stillschweigend toleriert wird,[2]) ist mit-

---

1) zit. nach Deutscher Werkbund Bayern, "Die Zukunft der Alpenregion: Lage, Tendenzen und Notwendigkeiten", 1972, S. 30.

2) Dies dürfte wohl auch ein wenig der Mentalität der Franzosen zuzuschreiben sein, die heute den Hauptteil der Gäste in diesen neuen touristischen Zentren ausmachen.

hin ein Grund, dass zahlreiche Kritiker die positiven Aspekte der offiziellen Doktrin im planungsmethodischen und planungspolitischen Bereich allzu oft - ob wissentlich oder nicht, bleibe anheim gestellt - übersehen.

2113 Das in Etappen und für den Endausbau präzis umschriebene Bauprogramm

Es gehört zu den Wesensmerkmalen vieler polyvalenter Gebirgsfremdenverkehrsorte im europäischen Alpenraum, dass konkrete Vorstellungen oder Pläne über ihren Weiter- und Endausbau schon zu Beginn des namentlich durch die starke Nachfrage im Wintertourismus hervorgerufenen Aufschwungs, aber auch in der Folge weitgehend fehlten. Auch heute - und dies trotz vermehrter kurortsplanerischer Aktivität - sieht das, wie es den Anschein macht, endlose quantitative Wachstum in diesen touristischen Zentren in der Realität meist wie folgt aus: Einmal nimmt man unkontrolliertes Anwachsen der Gastbetten zum Anlass einer Kapazitätserhöhung der touristischen Anlagen, und schon in der nächsten Entwicklungsphase dient diese inzwischen oft überdimensioniert ausgefallene Kapazitätserweiterung wieder zur Begründung einer Intensivierung der Bautätigkeit. Ein solcher "circulus vitiosus" (mehr Betten = mehr Transportkapazität = mehr Betten usw.), anstelle abgestimmter Etappenpläne der einzelnen Angebotselemente und ohne verbindliche Fixierung des quantitativen Endausbaus, bestimmt vielfach den Wachstumsrhythmus in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten. Es bedarf wohl deshalb keiner weiteren Begründung, dass der schon zu Beginn einer Projektrealisierung eindeutig festgelegte Endausbau eines Ortes oder Gebietes, wie dies bei den funktionellen Wintersportstationen der 3. Generation in Frankreich geschieht, dem soeben geschilderten Verhalten, das nicht selten einem antiquierten "laisser-faire"-Denken entspringt, vorzuziehen ist.

2114 Die Erschliessung des Skigebietes

Die unter Führung des "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne" entwickelte, in den Kapiteln Ziff. 51 und 52 des 2. TEILS sowie im ANHANG IId erläuterte Planungsmethodik im Bereich der Erschliessung der "domaine skiable" (Skipisten und Transportsysteme) möchten wir im jetzigen Zeitpunkt der Gesamtbeurteilung wohl als einen der bisher positivsten Aspekte der offiziellen Doktrin für die Weitererschliessung des französischen Berggebietes werten.

212 Im planungspolitischen Bereich

2121 Die Konzentration der Entscheidungsträger

In ihrer Grundtendenz kann der Prämisse der koordinierenden, zentralisierten Projektleitung ihre heutige Berechtigung zweifelsohne nicht abgesprochen werden. Zu einer solchen Auffassung gelangt man insbesondere dann, wenn man sich einiger bereits früher erwähnter Verhaltensweisen der einzelnen Fremdenverkehrsunternehmer in vielen, aus bestehenden Bergbauerndörfern oder Sommer-Gebirgskurorten hervorgegangenen Wintersportzentren traditioneller Art erinnert.

Wie die bisherige Praxis speziell auch mit Blick auf zahlreiche Kurorte im schweizerischen Berggebiet augenfällig bestätigt, sind die Interessen der zahlreichen Einzelinitianten (Hoteliers, Besitzer von touristischen Transportanlagen, Gewerbetreibende usw.) nur in den seltensten Fällen auf einen Nenner zu bringen. Die Pluralität von sich oft sogar offen rivalisierender und in erster Linie aus einzelbetrieblicher Optik und weniger aus der Perspektive der touristischen Gesamtentwicklung einer Gemeinde oder Region agierender Fremdenverkehrsunternehmer bilden neben dem stark aufgestückelten privaten Bodenbesitz, häufiger als man sogar gemeinhin annimmt, Hauptgrund krasser Wachstumsstörungen und eigentlicher Ortskrisen, denen mit einer lediglich formalen Institutionalisierung gemeinsamer Absichten, z.B. im Rahmen örtlicher Verkehrsvereine, kaum begegnet werden kann.

Die mit der Realisierung der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation verfolgte Politik der konsequenten Zusammenfassung der Verantwortung für die Schaffung eines touristischen Gesamtangebotes stellt dagegen u.E. ein recht wirksames und zukunftsweisendes Instrument für das in jedem Wintersportort erstrebenswerte kontinuierliche Gleichgewicht zwischen den Kapazitäten des erschlossenen Skigebietes und einem quantitativ entsprechenden Beherbergungsangebot wie auch für die permanente Abstimmung der übrigen touristischen Angebotselemente dar.

Bei der grundsätzlichen Befürwortung einer rechtswirksamen, institutionalisierten koordinierenden, zentralisierten Projektleitung dürfen selbstverständlich gleichzeitig nicht die offensichtlichen Mängel dieses französischen Modells (der diese Funktion ausübende Promotor hat nur ein befristetes Mandat, was sein Handeln - wie aufgezeigt - entsprechend beeinflusst) übersehen werden. Wir sind uns ebenfalls bewusst, dass die Bejahung einer solchen Konzentration der Entscheidungsträger bei der Realisierung eines touristischen Ausbauvorhabens letztlich von der jeweiligen allgemeinen wirtschaftspolitischen Grundhaltung, die man vertritt, abhängt.

2122 Die Regelung der Beziehungen zwischen öffentlicher Hand und privaten Initianten durch den Konzessionsvertrag

Obwohl das die gegenseitigen Beziehungen regelnde Konzessionsverfahren (gemäss Ziff. 13 des 2. TEILS) noch keineswegs in allen Punkten befriedigen kann, werten wir es dennoch als richtungsweisenden und auch für andere Alpenländer prüfenswerten Lösungsversuch einer klaren Normierung der gegenseitigen Rechte und Pflichten. Vor allem wird dadurch aufgezeigt, wie die Berggemeinden vor einer unerwarteten, durch ein auf ihrem Territorium entstehendes touristisches Projekt induzierten Kostenexplosion bewahrt und am Ertrag dieses Vorhabens direkt beteiligt werden können. Einer unmissverständlichen eindeutigen Abgrenzung der Funktionen, im Gegensatz zu dem sich mehr oder weniger zufälligen, langwierigen und oft recht konfliktreichen Einspielen der Beziehungen in vielen alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten, messen wir vor allem deshalb so grosse Bedeutung zu, weil wir zur Ansicht neigen, dass sich in den kommenden

Jahren grössere touristische Ausbauprojekte in den europäischen Alpenländern nur im engsten Zusammenwirken zwischen öffentlicher Hand und privater Fremdenverkehrswirtschaft realisieren lassen.

2123 Die Forderung nach institutionalisierter Kooperation zwischen den beteiligten Gemeinden

Es zeugt ebenfalls von einer detaillierten Analyse vieler Entwicklungsfehler in den Wintersportorten traditioneller Art, wenn heute in Frankreich für den Fall, dass das zur touristischen Erschliessung vorgesehene Gebiet sich auf dem Territorium mehrerer Gemeinden befindet, die Gewährung öffentlicher Finanzierungshilfen mindestens vom Vorliegen einer "Harmonisierungs-Vereinbarung" unter den beteiligten Gemeinden abhängig gemacht und der Zusammenschluss zum Gemeindeverband eindringlich empfohlen wird.

2124 Institutionelle Vorkehrungen auf Staatsebene

Sowohl die "Commission Interministérielle pour l'Aménagement Touristique de la Montagne" wie auch ihr Beraterstab ("Service d'Etude") erfüllen u.E. wertvolle Lenkungs-, Koordinations- und Kontrollaufgaben.

Im Bereich dieser Lenkung und Koordination des touristischen Weiterausbaus im Berggebiet verdient vor allem der von der öffentlichen Hand gesuchte Kontakt zu potentiellen privaten Investoren und die Betreuung entsprechender Interessenten Beachtung. Durch die selbstfinanzierten Standortanalysen, Eignungsstudien und Erschliessungspläne (z.B. "Plan-Neige" und "Plan d'Equipement Touristique") sind die erwähnten Stellen auf Staatsebene in der Lage, investitionsfreudigem Privatkapital (den privaten Promotoren) gewissermassen den Weg zu weisen. Eine solche Kapitallenkung, die aus der Sicht des Staates im Dienste der mit dem touristischen Weiterausbau verfolgten Zielsetzungen steht, erscheint aber auch für die potentiellen privaten Investoren nur von Nutzen zu sein, denn ganz generell stellt man heute fest, dass dem privaten Kapital die Transparenz über erfolgsversprechende Investitionsmöglichkeiten im Fremdenverkehr vielfach fehlt und touristische Projekte mehr oder weniger zufällig anvisiert werden.

22 Die negativen Aspekte

221 Im planungsmethodischen Bereich

2211 Stereotype Ausrichtung auf spezifische Kundenschichten und problematische Antizipation künftiger Gästebedürfnisse

Wie wir bereits früher erwähnten, wendet sich das Angebot der funktionellen Wintersportorte der 2. und besonders der 3. Generation an ein junges kaufkräftiges, internationales Skifahrerpublikum, das - so argumentieren die Promotoren - möglichst optimal die kurzbemessene Ferienzeit für seinen Lieblingssport ausnützen möchte und dessen touristisch relevante Bedürf-

nisstruktur sich zur Hauptsache aus folgenden Komponenten zusammensetzt: Attraktive Skisportmöglichkeiten "vor der Haustüre", Sonne, Aussicht, Vergnügen ("Après-Ski") und Kontakte, die sich deutlich von jenen des Alltags unterscheiden. Andern möglichen Wünschen und Motiven, die seit eh und je für viele Leute ebenfalls für einen Aufenthalt in den Bergen ausschlaggebend waren, wie Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung, authentische Folklore usw., misst man offensichtlich keine Bedeutung mehr zu. Dieser in allen funktionellen Wintersportorten der 3. Generation anzutreffenden Spezialisierung auf ganz spezifische Gästeschichten und der uniformen Interpretation der Bedürfnisse des modernen Skitouristen können folgende Einwände entgegengehalten werden:

- Das umschriebene Zielpublikum existiert zweifellos sowohl in Frankreich wie auch in andern Ländern. Gemessen am gesamten Wintertouristen-Strom stellt es aber nur einen ganz bestimmten und wahrscheinlich sogar sehr kleinen Anteil dar. Angesichts der kontinuierlichen Repetition eines immer für diesen "Normgast" bestimmten touristischen Angebotes kann man sich aber tatsächlich nicht vom Eindruck befreien, die geistigen Väter der offiziellen Doktrin würden annehmen, dass es inskünftig zur Hauptsache nur noch diese Kategorie von Wintersportgästen gäbe, die das auf ihre heutigen Bedürfnisse zugeschnittene Angebot auch über eine längere Zeitdauer zu schätzen wüssten.

- Ueber die tatsächlichen heutigen Wünsche und Motive der Touristen und zur Frage, in welcher Richtung diese Bedürfnisse inskünftig ausmünden werden, weiss die Fremdenverkehrswissenschaft eigentlich sehr wenig. Diese mangelnden Kenntnisse der touristischen Nachfrage im demoskopischen Bereich sind denn auch neben den oft ungenügenden Geldmitteln nach DE SENARCLENS und ULLMANN die beiden Hauptgründe, dass nur etwa zwei von 10 neugebauten Wintersportstationen zufriedenstellend ausfallen;[1] diese These scheint in den französischen Alpen ihre Bestätigung zu finden.

  Neben der Tatsache, dass längst nicht alle potentiellen Wintersportgäste die skizzierte, spezifische Bedürfnisstruktur aufweisen, der man in den funktionellen Wintersportorten am ehesten zu entsprechen hofft, sei auch der festgestellte kontradiktorische Charakter vieler Wünsche und Vorstellungen bei ein und demselben Gast erwähnt: z.B. sehnt er sich nach Einsamkeit in der Natur und Anonymität und gleichzeitig möchte er betrachtet werden und hat Bedürfnisse nach kollektiver Geselligkeit; oder er wünscht unabhängige, ruhige Unterkünfte und verpönt im selben Zeitpunkt grosse Distanzen zwischen den einzelnen touristischen Angebotsteilen; oder er hat die berühmte "Flucht aus dem Alltag" ergriffen, ist aber froh, in den Bergen wieder die gewohnten Dienstleistungen der Stadt zu finden.

---

1) De Senarclens J./Ullmann F., "Conception et réalisation de stations de montagne", in: Zeitschrift für Fremdenverkehr, 22. Jahrgang, Nr. 3, 1967, S. 86.

- Innerhalb der gesamten touristischen Nachfrage gibt es bestimmt auch Gästeschichten, die keine Beziehung zu einer gewissen natürlichen "Romantik" des Berggebietes (intensives Naturerlebnis, verträumtes Bergdorf, Kontakte mit dessen Bewohnern usw.) haben. Für diese Leute, denen sogar die Möglichkeit geboten wird, den ganzen Tag innerhalb der Wintersportstation in den Pantoffeln umhergehen zu können, bedeuten Ferien und Erholung lediglich, neuen Gesichtern als am Arbeitsplatz begegnen, eine andere Bar oder einen andern Nachtklub als zu Hause besuchen zu können. Ihnen ist es vielleicht auch egal, die repetierte Situation von zu Hause vorzufinden: die gleichen Wohntürme, die gleichen Hausfassaden, die gleichen Möbel, den gleichen Lärm, die gleichen Nachbarn, die gleichen Gerüche... Diese - wer weiss - vielleicht sogar modernen Skitouristen fahren kaum der Landschaft wegen in die Gebirgsgegenden zum Skifahren, sondern ganz einfach, weil es dort Schnee hat.

  Die Frage stellt sich auch hier, wie gross die Bedeutung dieser spezifischen Gästeschar gemessen an der Gesamtnachfrage ist. Obwohl es nicht möglich scheint, diesen Anteil weder für heute, verschwiegen denn für die Zukunft festzulegen, würden wir ihn - wie namentlich auch die Frequenzzunahmen in einigen inzwischen Stadtcharakter aufweisenden polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten im europäischen Alpenraum (so z.B. auch in der Schweiz) zeigen - nicht zu tief veranschlagen, aber dennoch folgende verbale Prognose wagen: So lange es den zitierten modernen Skitouristen geben wird, werden in die Berge auch immer noch Wintersportgäste kommen, für die der Kontakt mit der einheimischen Bevölkerung eines Bergdorfes, wo sich Einheimische und Gäste beim Namen kennen, und wo der Metzgermeister abends mit den "Leuten aus der Stadt" Karten spielt, elementare Bedeutung hat. Es sind gerade die in den funktionellen Wintersportorten oft auf die anonyme Ebene Konsument : Angestellter/ Verkäufer reduzierten und aus sozialer Sicht fehlenden Beziehungen zwischen Stadt- und Bergbauernbevölkerung, die viele Besucher dieser neuen touristischen Zentren als unangenehm empfinden.

- Es dürfte richtig sein, bei der weiteren touristischen Erschliessung der europäischen Alpenräume sich von der fixen, in den Köpfen vieler Fremdenverkehrsunternehmer herumgeisternden Idee zu lösen, dass man alle Bedürfnisse - die echten und auch die häufig nur fiktiven - sämtlicher möglicher Gästegruppen in einem touristischen Ort oder einer Region befriedigen könne und auch solle. Allein schon die nicht zu übersehenden, oft widersprüchlichen Wünsche und Motive bedingen namentlich aus örtlicher Perspektive eine entsprechende Spezialisierung und Auswahl, was der Fremdenverkehrswirtschaft, die oft glaubt, allen möglichen und unmöglichen, irgendwie und irgendwo zur Kenntnis genommenen Bedürfnisse ihrer Kunden gerecht zu werden, heute noch schwer zu fallen scheint. Wenn die Fremdenverkehrswirtschaft - ob im Berggebiet oder anderswo, bleibt letztlich gleichgültig - inskünftig vermehrt von krassen Fehlinvestitionen verschont bleiben will, muss sie sich auch langsam angewöhnen, bei der Erfüllung der höchst diffusen, mit grauem Schleier umgebenen Gästewünsche auf das realistische und wesentliche zu konzentrieren. In erster Linie leisten dann die Fremdenverkehrsunternehmer selbst auch

einen Beitrag zum erwünschten sog. "vernünftigen Weiterausbau" unserer Alpenräume.

Mit der Planungskonzeption der funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation ist aber diese Spezialisierung ("jung, reich, pariserisch") entschieden zu eng ausgefallen. Angesichts der ungenügenden Transparenz über heutige und künftige reale Gästebedürfnisse[1]) dürfte es um so fragwürdiger sein, innert kürzester Zeit sowie nach ein und demselben Planungskonzept für eine spezifische, aus der Sicht des Promotors allerdings besonders interessante Gästezielgruppe die letzten natürlichen Landschaftsreserven zu erschliessen und dabei gleichzeitig die polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte bzw. die Wintersportstationen traditioneller Art, für die ohne Zweifel eine beträchtliche potentielle Kundschaft vorhanden ist,[2]) bezüglich der staatlichen Unterstützung völlig in den Hintergrund zu stellen. Ein solches Vorgehen lässt sogar den Eindruck aufkommen, dass man zunehmend die weniger bemittelte Inland-Nachfrage vom Wintertourismus ausschliessen oder ihr die mit den besten natürlichen Voraussetzungen dotierten Standorte vorenthalten möchte.

2212 Eine einseitige, nurmehr von den Anforderungen des Wintertourismus diktierte Erschliessung des Berggebietes

Zum Teil schon früher, aber spätestens mit der Planungskonzeption für die funktionellen Wintersportorte der 3. Generation wurde deutlich, dass eine mögliche touristische Sommernutzung überhaupt nicht in die Ueberlegungen der ersten Aufbaujahre dieser neuen Fremdenverkehrszentren hineinspielte. Viel eher ist man bestrebt, wie dies einige Promotoren auch in der Werbung klar zum Ausdruck bringen, eines Tages anstelle einer hergebrachten Sommersaison durch Erschliessung von Gletscher-Skigebieten das "Skifahren während 365 Tagen" anbieten zu können.

Da, den gegenwärtigen Zielsetzungen und Interessen des Staates folgend, alle Mittel und Kräfte des touristischen Weiterausbaus des französischen Berggebietes auf die funktionellen Wintersportstationen konzentriert werden und gleichzeitig die bestehenden alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte auf eine ähnliche Unterstützung der öffentlichen Hand verzichten

---

1) Es mag in diesem Zusammenhang nicht ganz uninteressant sein, dass, obwohl heute noch niemand ernsthaft am kontinuierlichen weiteren Wachstum der Skifahrer zweifelt, laut einer Umfrage durch die Zeitschrift "Figaro" im Herbst 1971 60 % der befragten Franzosen auch im Winter den besonnten Strand einem Aufenthalt in den Bergen vorziehen. (zit. nach Bing W., "Struktur- und Konjunkturwandlungen im französischen Wintersport und Fremdenverkehr", in: Hotel-Restaurant, Nr. 2, 1972, S. 76).

2) 69 % aller auf die gleiche Umfrage antwortenden Leser zogen einen polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsort mit Hotels "klassischer" Art den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation vor (zit. nach ebenda).

müssen, drängen sich zu dieser allzu einseitigen Orientierung[1] einige kritische Einwände auf.

So falsch es ist, heute zu glauben, dass der Fremdenverkehr in Sommer-Einsaisongebieten in Gebirgsgegenden (wo längst nicht überall eine von der Natur gegebene Eignung für den Wintersport vorhanden ist) einen entscheidenden Beitrag zur wirtschaftlichen Strukturverbesserung zu leisten vermag,[2] so abwegig dürfte wohl auch die auf wackligen Füssen stehende Auffassung sein, ausschliesslich für den Wintertourismus und speziell den Skisport konzipierte Stationen könnten mittel- und langfristig - namentlich wenn noch eine ständig residierende Stammbevölkerung fehlt, wie dies vor allem bei den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation zutrifft - bestehen. Wir neigen zur Annahme, dass bei einer ausschliesslichen Wintersaison während ca. 180 Tagen (wo von anfangs Dezember bis Ende Mai), praktisch Vollbelegung der Beherbergungskapazität gegeben sein müsste, um eine solche Variante aus einzelwirtschaftlicher Sicht (namentlich aus der Optik der Hotelunternehmungen) grundsätzlich überhaupt unterstützen zu können. Wie die von uns approximativ errechneten durchschnittlichen Bettenbelegungsziffern während einer Wintersaison (Ende der 60er bzw. anfangs der 70er Jahre) in sämtlichen Fremdenverkehrsorten des französischen Berggebietes ergaben (Hotellerie: ca. 40 %; "regelmässig" vermietete Ferienwohnungen und Appartements: ca. 26 %; Zweitwohnungen: ca. 4 %), ist man aber von dieser Voraussetzung noch sehr weit entfernt und die Zweifel, die 180-tägige Vollbelegung je zu erreichen, sind sehr gross. Selbst wenn diese Richtgrösse überhaupt Realität würde, bleibt natürlich die Frage offen, ob es haltbar ist, letztlich gerade wegen der im Sommer besonders deutlich sichtbaren ungünstigen Veränderungen des Landschaftsbildes, die die funktionellen Wintersportorte der 3. Generation hervorgerufen haben, den gesamten Weiterausbau des touristischen Angebotes des französischen Berggebietes ausschliesslich von den Bedürfnissen des Wintertourismus abhängig zu machen.

In den funktionellen Wintersportorten der 2. und 3. Generation sieht das Bild der touristischen Sommernutzung heute etwa wie folgt aus (da statistische Angaben fehlen, stützen wir uns dabei auf durchgeführte Umfragen[3]

---

1) vgl. auch hierzu COGNAT: "Bien que la saison d'hiver dure plus longtemps que la saison d'été, bien qu'il crée plus d'emplois et qu'il ait dans les Alpes une plus forte intensité que le tourisme estival, le tourisme hivernal devenu seule activité économique risquerait de transformer la montagne en désert saisonnier" (Cognat B., a.a.O., S. 39).

2) Ein Hotelbetrieb z.B. kann in solchen Einsaisongebieten wirtschaftlich kaum bestehen und auch für andere touristische Investitionen lässt sich praktisch in solchen Regionen kein privates Kapital mehr mobilisieren.

3) Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Ergebnisse einer Umfrage bei den Promotoren französischer Wintersportstationen", a.a.O.

und eigene Beobachtungen während der Sommermonate in den Jahren 1971 und 1972):

Les Arcs:	Geringe Ansätze einer Sommersaison, aber vermehrte Aktivität ist unverkennbar.
Avoriaz:	Im Juli und August eine durchschnittliche Bettenbesetzung von 2 - 3 %.
Courchevel:	Fast sämtliche Hotels sind geschlossen.[1]
Flaine:	Geschlossen ("eine Oeffnung für ca. 3 Wochen, wo theoretisch eine Sommersaison möglich wäre, lohnt sich für uns nicht").
La Plagne:	Geringe Ansätze.
Lac de Tignes/ Val Claret:	Im Juli und August sind die Betten zu ca. 80 % belegt.
Superdévoluy:	Im Juli und August eine Bettenbesetzung von ca. 80 %.

Zu den in dieser Beziehung fast atypischen Situationen von Lac de Tignes/ Val Claret und Superdévoluy bedarf es noch einiger Präzisierungen. Das erstgenannte touristische Zentrum liegt, verglichen mit dem vorhandenen Konkurrenzangebot, in einem der privilegiertesten Sommerskilauf-Gebiete Europas, das sich auch bei ausländischen Gästen grosser Beliebtheit erfreut. In Superdévoluy dürfte die unerwartet gute Bettenbelegung mit dem dort ausschliesslich gehandhabten "multipropriété"-Verkaufssystem (14-tägige Benützungsrechte der Appartements werden im Sommer besonders günstig angeboten) und den generell gegenüber den Nordalpen besseren klimatischen Bedingungen der Südalpen für den Sommertourismus (gute Besonnung und trokkenes, mildes Klima) zusammenhängen. In den funktionellen Wintersportorten der Nordalpen gesellen sich, wie beobachtet werden kann, zu den sehr spärlichen Feriengästen im Sommer vorwiegend auch Ausflügler; meist handelt es sich dabei um in den Tälern ansässige Bergbewohner, die nicht zuletzt auf Besuch kommen, um etwas den Hauch des Lebens in diesen mondänen Orten einzuatmen und auch Einkäufe zu tätigen, da namentlich in ihren Dörfern Geschäfte für den höheren Bedarf fehlen.

Generell ist festzustellen, dass zur Zeit bei einigen Promotoren ein gewisses Umdenken in bezug auf den Sommertourismus um sich greift, auf den man offenbar, wie nun die ersten Betriebsjahre zeigen, doch nicht gänzlich verzichten kann. Ihre Bemühungen dürften aber auf erhebliche Schwierigkeiten stossen, wie wir mit folgenden Gründen zu belegen versuchen:

---

1) vgl. den entsprechenden Kommentar beim "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne", als wir dessen Repräsentanten auf diesen Sachverhalt ansprachen: "Die Hoteliers in Courchevel verdienen im Winter genug, wer noch mehr Geld verdienen möchte, geht an die Côte d'Azur und führt dort ein Hotel".

Aus allgemeiner Sicht

- Mit der einzig auf den Wintertourismus ausgerichteten Siedlungsplanung und -gestaltung wird man den Bedürfnissen des Sommergastes in den Bergen nicht gerecht. Man könnte sogar sagen, der Funktionalismus verhindere eine erfolgsversprechende Sommersaison. Die kritische Anschlussfrage müsste dann eigentlich wie folgt lauten: Lohnt es sich, für vier bis fünf Monate einem solchen absoluten Funktionalismus zu huldigen, der eine touristische Nutzung in der übrigen Zeit des Jahres geradezu verunmöglicht?
- Die Höhenlage (zwischen 1'600 bis über 2'000 Meter) und das vor allem in den Nordalpen feuchte, regenreiche Klima sind nicht unbedingt als günstige natürliche Faktoren für den Sommertourismus zu werten (das immer wieder zur Widerlegung des Nachteils der Standorte in Höhen ab 1'600 Meter zitierte, im Sommer gut frequentierte Engadin gilt selbst in Frankreich als absolute Ausnahmeerscheinung).
- Die vielfach in diesen Höhen fehlende Vegetation (einige Stationen liegen bereits über der Waldgrenze) lässt die Landschaft besonders öde erscheinen. Bezeichnend sind deshalb die getroffenen Bemühungen zur Aufforstung rund um die neuen Siedlungen (z.B. in Flaine und La Foux d'Allos).
- Nachteilig dürften auch die im Sommer vor allem deutlich zu Tage tretenden Eingriffe in das ursprüngliche Landschaftsbild sein; hervorgerufen durch den Siedlungscharakter (grossdimensionierte Bauten), Bodenplanierungsarbeiten zur Erreichung der erwünschten Plateaus (wo es lange Zeit dauern wird, bis die Vegetation diese Wunden wieder einigermassen zugedeckt hat),Skipisten-Trassees (zum Teil breit ausgeholzte Waldschneisen; andere derartige Kunstbauten im ursprünglichen Alpweideland präsentieren sich im Sommer, auf weite Distanz sichtbar, wie ausgetrocknete Flussläufe) usw. Hinzu kommen die bereits erkennbaren Ansätze der Vergandung, weil die Bergbauern die expropriierten Alpweiden nicht mehr pflegen.
- Es wird in manchen neuen funktionellen Wintersportorten noch mehrere Jahre in Anspruch nehmen, bis die Bauarbeiten, deren Ausführung zur Hauptsache auf die Sommerzeit beschränkt bleibt, abgeschlossen sind. Zur besseren Nutzung der in diesen Höhen kurz bemessenen jährlichen Bauperioden ruhen - wie wir zum Beispiel verschiedenerorts im Sommer 1972 feststellen konnten - die Baumaschinen selbst nachts und an Wochenenden nicht. Selbst die unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg in Angriff genommene Station Courchevel-1850 glich bis noch vor kurzem im Sommer einer wahren Gross-Baustelle.

Neben diesen die Aktivierung einer Sommersaison dauernd oder vielleicht auch nur vorübergehend erheblich erschwerenden allgemeinen Faktoren dürften sich aber auch besondere Hindernisse in bezug auf die Inland-Nachfrage und die internationale Konkurrenzsituation in den Weg stellen.

Die Problematik in bezug auf die potentielle Inland-Nachfrage

- Das für die Wintersaison anvisierte kaufkräftige, junge, sportliche Publikum gehört u.E. eindeutig zu jenem Touristenstrom, der mit Vorliebe die südlichen Meeresküsten als Zielort für die Sommerferien wählt. Viele

Appartement-Besitzer in den Bergen sind, wie Umfragen ergeben haben, ebenfalls Eigentümer einer Ferien-Unterkunft an der Côte d'Azur oder anderswo.

- Andere diesem Trend ans Meer nicht unterliegende Gästeschichten aus dem eigenen Land (z.B. auch weniger bemittelte jüngere und ältere, den verschiedensten Kaufkraftklassen angehörende Leute), die möglicherweise für einen Sommerurlaub in den Bergen motiviert wären, erwarten von ihrem dortigen Aufenthalt in erster Linie Kontakt mit möglichst unberührter Natur, Ruhe und Erholung, unmittelbaren Kontakt mit der Bevölkerung eines idyllischen, verträumten Bergdorfes, heimische Folklore usw. Sie werden deshalb im Sommer wohl die polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte den wenig von dieser Ambiance vermittelnden funktionellen Wintersportorten vorziehen, wo man speziell zur Sommerszeit den Eindruck hat, die Natur und das traditionelle Leben des Berggebietes seien im wahrsten Sinne brutal hinausbugsiert worden.

Die internationale Konkurrenz-Situation

- Ausländische Gäste, die sich zur Verbringung des Sommerurlaubes den Bergen verschrieben haben, stehen namentlich in der Schweiz und Oesterreich unzählige traditionelle Gebirgskurorte mit einem weit gefächerten Angebot, langer Tradition und weltweitem Ruf zur Auswahl.
- In diesen internationalen Markt einzudringen dürfte den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation schwer fallen, da das französische Berggebiet ganz allgemein bei der ausländischen Kundschaft ein weit geringeres Image für den Sommertourismus aufweist als die vorhin erwähnten Alpenländer.

Diese somit gesamthaft düsteren Aussichten für die funktionellen Wintersportstationen, eines Tages polyvalente Gebirgsfremdenverkehrsorte zu werden, bleiben selbst unter Berücksichtigung des sich gewisser Beliebtheit erfreuenden Sommerskilaufs, von dem man sich letztlich eine Belegung dieser touristischen Zentren im Sommer erhofft, bestehen, denn diese Art Sommersport wird nie auf die breite Masse übergreifen, sondern wohl immer Hobby eines zahlenmässig beschränkten Publikums bleiben.

2213 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch eine keinen Bezug zur natürlichen Umwelt verratende Siedlungsgestaltung

Die bisherigen funktionellen Wintersportorte der 3. Generation liefern - von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen - den augenfälligen Beweis dafür, dass die Siedlungsgestaltung wohl jenen Problembereich im Rahmen aller touristischen Entwicklungsbestrebungen im Berggebiet darstellt, der wohl auch am schwierigsten zu lösen sein dürfte, in Frankreich aber eindeutig vernachlässigt wurde. Die kaum mehr wesentlich korrigierbaren Siedlungsbilder dieser neuen touristischen Zentren, denen nach Ansicht ihrer Schöpfer eine "futuristische Freizeitarchitektur für den Gast des Jahres 2000" zugrunde liegt, dürften aber ebenfalls nur allzu deutlich zum Ausdruck bringen, wie speziell durch das von Menschenhand geschaffene touristische Angebot landschaftliche Werte des Berggebietes stark beeinträchtigt, wenn

nicht sogar völlig zerstört werden können.

Bei dieser harten, aber selbst von den eifrigsten Verfechtern der französischen Doktrin nicht wiederlegten Kritik darf man allerdings nicht unberücksichtigt lassen, dass auch die in den alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten Frankreichs und der anderen europäischen Alpenländer angestrebte sogenannte Integration neuer touristischer Bauten in die natürliche Umwelt einer bestehenden Bergbauernsiedlung bisher kaum gelungen ist. Vielmehr führte die Konfusion des dort für die "Freizeit-Pavillons" in und rund um kulturell wertvolle, traditionelle Dorfkerne gewählten Baustils zu einer kontinuierlichen, besonders in der Sommerzeit augenfälligen Selbstentwertung der ursprünglichen Orts- und Landschaftsbilder. Diesen landläufig praktizierten, vielfach einem falsch verstandenen "Chalet-Ideal" nacheifernden Kurortsdesign charakterisiert beispielsweise WALZ nur allzu klar, wenn er schreibt: "Mit ein paar ungehobelten Brettern, einer Eisenlaterne und läppischer Bemalung wird das Werk ländlich maskiert. Selbstverständlich sind die Vorschriften über Dachvorsprünge zur Zufriedenheit der Behörden genauestens eingehalten."[1] Mit der vielfach frappante Aehnlichkeit zur Vorstadt-Architektur aufweisenden Siedlungsgestaltung in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation, die überhaupt keine Bezüge zum traditionellen Milieu des Berggebietes erkennen lässt, riskiert man u.E. vor allem auch eine der vom Staate verfolgten Hauptzielsetzungen - nämlich vermehrt kaufkräftiges, internationales Publikum für das touristische Angebot der einzelnen Gebirgszonen begeistern zu können - zu verfehlen, denn diese anvisierten Käuferschichten und Gästezielgruppen dürften kaum standardisierte Behausungen akzeptieren, die wohl komfortabel sind, die aber zur Zeit zu Tausenden nach fast gleicher Norm entstehen.

Es kann nicht an uns liegen, neue Theorien zur baulichen Gestaltung touristischer Zentren im Berggebiet zu entwickeln. Diese Aufgaben müssen wir kompetenteren Personen überlassen. Dass die Architektur der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation bislang so gründlich missraten ist, führen wir im wesentlichen auf folgende Ursachen zurück:

- Man war vor allem krampfhaft bemüht, eine, wie uns scheint, vermeintliche Alternative zum Stilwirrwarr der Wintersportorte traditioneller Art präsentieren zu können und hat dabei übersehen, dass das Berggebiet vom Gast letztlich wegen seiner natürlichen Attraktionen und nicht wegen des vom Menschen geschaffenen touristischen Angebotes aufgesucht wird.
- Die meisten dieser fragwürdigen Experiment-Bauten stammen von Architekten, die sich wohl im Städte- und Industriebau auszeichneten, aber sonst überhaupt keine Beziehungen zum Berggebiet hatten, weil sie vorher dort nie tätig waren und auch nie längere Zeit dort lebten. Nach CUMIN sind es diese fehlenden geistigen und künstlerischen Voraussetzungen, die die Architekten so anfällig gegenüber jeglicher Modeströmungen gemacht und

---

1) Walz T., zit. nach Deutscher Werkbund Bayern, a.a.O., S. 30f.

eine Art Kreativität heraufbeschworen haben, wo Fassadendetails letztlich Hauptbestandteile der Gebirgsarchitektur geworden zu sein scheinen.[1])

- Schliesslich ist nicht zu übersehen, dass der Baustil für die funktionellen Wintersportorte der 3. Generation den Architekten von den Promotoren zum Teil auch im wahrsten Sinne aufgezwungen wurde (kostensparende Konstruktion im Dienste einer kurzfristigen Rentabilität).

2214 Eine problematische Beherbergungsstruktur

Unverkennbar haben, wie wir unter den Ziffern 32, 1. TEIL und 62, 2. TEIL nachzuweisen bestrebt waren, die tatsächlichen und erwarteten Verkäufe von Zweitwohnungen den Bau der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation ganz entscheidend beeinflusst. Der grosse Anteil "in der Regel" nicht vermieteter Appartements und das kleine Angebot an Unterkünften in Hotels "klassischer" Art sind aber keineswegs nur besondere Merkmale dieser neuen touristischen Zentren, sondern müssen als eine in allen Gebirgsfremdenverkehrsorten Frankreichs erkennbare, zur Hauptsache von den allgemeinen Nachfragetendenzen diktierte Zeiterscheinung gewertet werden. In erster Linie begründete diese Marktkonstellation (und wohl kaum eine besondere Verbundenheit zu den Bergen und ihrer Bevölkerung) das Interesse privater Promotor-Gruppen an der Planung und Realisierung der funktionellen Wintersportorte der 3. Generation.

Spätestens seit der plötzlichen Frequenzrückgänge während der Wintersaison 1970/71, die in der Folge von einem Abflauen der Nachfrage nach Zweitwohnungen begleitet waren, trat die Labilität der neuen touristischen Entwicklungsbestrebungen, die zur Hauptsache vom reibungslosen Verkauf solcher Appartements abhängen, zu Tage; was dazu führte, dass sowohl seitens der Promotoren wie des Staates die Verbesserung der Relationen Zweitwohnungen : traditionelle touristische Unterkünfte heute als eine der vordringlichsten inskünftigen Korrekturmassnahmen angesehen wird. Dieser Disparität "ex post" entgegensteuern zu können, dürfte aber namentlich in den funktionellen Wintersportorten aus folgenden Gründen äusserst schwierig sein:

- Ausgehend von der der Planung zugrunde gelegten rigorosen Spezialisierung für den Wintertourismus und den damit zusammenhängenden erschwerten Möglichkeiten, in diesen Stationen eine Sommersaison aufzubauen,[2]) werden die potentiellen französischen Hoteliers in bezug auf entsprechende Investitionen, zumindest bis die einzelnen Orte sich eine gewisse internationale Marktgeltung gesichert haben (dies trifft von den nach dem 2. Weltkrieg neu entstandenen Wintersportzentren u.E. erst für Courchevel zu), grosse Vorsicht walten lassen. Von den Promotoren selbst ist überdies keine vermehrte Aktivität zur Verbreiterung des Hotelbettenangebotes

---

1) Cumin G., "Création de nouvelles stations de sports d'hiver", in: Ski Français, No. 165, Paris, 1966, S. 154.
2) vgl. Ziffer 2212, 3. TEIL.

zu erwarten, so lange der Absatz der Appartements nicht gänzlich ins Stocken gerät, denn während ihres befristeten Mandates gehen sie vor allem darauf aus, in kürzester Frist den grösstmöglichen Gewinn aus ihren Investitionen zu realisieren.

- Eine Rückführung der ausser der eigenen Benützung durch den Besitzer ansonst praktisch leerstehenden Appartements in die Kategorie der Gastbetten im engeren Sinne erscheint ebenfalls fraglich. Der Grossteil des heutigen Käuferpublikums ist nämlich angesichts seiner finanziellen Verhältnisse auf eine Weitervermietung gar nicht angewiesen. Jene, die grundsätzlich hierfür motiviert wären, werden oft durch den zu geringen effektiven Ertrag entmutigt. So soll z.B. die jährliche Rendite eines regelmässig vermieteten Appartements in Courchevel-1850 nur ca. 2 % betragen, weil u.a. ca. 50 % der Mietseinnahmen als Steuern abzuführen sind und die übersetzten Verwaltungsgebühren und Reparaturkosten bis zu 40 % des Mietertrages ausmachen.[1)]

Aussichten auf eine gewisse Verbesserung der Auslastung des Bettenangebotes in einigen funktionellen Wintersportorten bestehen dennoch, da verschiedene Promotoren dazu übergingen, den Verkauf von Appartements von einer vertraglichen Verpflichtung zur Weitervermietung seitens des Erwerbers abhängig zu machen. Ueberdies scheint man den Weg zum Abbau des Mankos an Hotelbetten über neue hotelähnliche Unterkunftsformen zu suchen.

222 Im planungspolitischen Bereich

2221 Eine fragwürdige Expropriation

Im Anschluss an die negativen Erfahrungen bei der Realisierung von Courchevel-1850 (insbesondere das Entstehen "wilder", von den Initianten nicht geplanter Teilsiedlungen und die massive Bodenspekulation) wurde bekanntlich die dem Promotor einzuräumende, uneingeschränkte Bodenverfügungsgewalt - sowohl für die zur Gesamtüberbauung vorgesehenen wie für die von jeglichen touristischen Anlagen freizuhaltenden Gebiete - als weitere unabdingbare Voraussetzung für einen gezielt steuerbaren Ausbau der funktionellen Wintersportorte gefordert.

Nicht zuletzt auch mit Blick auf die heutigen Verhältnisse in vielen alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten im europäischen Alpenraum, wo vielfach der stark aufgestückelte Bodenbesitz die Gesamtentwicklung solcher touristischer Zentren nicht selten nachteilig beeinflusst hat (vgl. z.B. die vielerorts fortschreitende, zu spät unter Kontrolle genommene Ueberbauung von Skiabfahrten durch Ferienhäuser), ist der offiziellen französischen Doktrin zugute zu halten, dass sie mit dem durch frühzeitigen Bodenerwerb und/oder Servitute gesicherten Exklusiv-Erschliessungsrecht

---

1) "Ciel couvert dans les stations de sports d'hiver", in: Le Monde, 27.11.1971.

einen diskutablen Lösungsversuch zur Vermeidung der erwähnten Mängel aufzeigte.

Recht fragwürdig erscheint hingegen das im Falle nicht verkaufswilliger Bodenbesitzer relativ leicht anwendbare Expropriationsverfahren, das ursprünglich nur als Ausnahmeinstrument zur Erreichung der uneingeschränkten Bodenverfügungsgewalt galt, heute aber schon fast die Regel bildet, wenn an den für die funktionellen Wintersportorte ausgewählten Standorten nicht schon aller für das Gesamterschliessungsprogramm benötigte sowie als "Freihaltegebiete" vorgesehene Boden der öffentlichen Hand gehört.[1] Der zwangsweise Bodenerwerb, wobei eine Abgeltung der privaten Grundstücke zum geschätzten landwirtschaftlichen Nutzwert erfolgt, dient nämlich nicht zur Schaffung eines touristischen Angebotes für den "Durchschnittsfranzosen" (das breite inländische Publikum), sondern ausschliesslich für eine kaufkräftige, internationale Gästeschicht mit ganz spezifischen Bedürfnissen.[2] Es wirkt deshalb geradezu grotesk, solche Expropriationen wirtschaftsschwacher Gruppen (der Bergbauern) zur Realisierung von Wintersportzentren für wohlhabende Kreise als eine Massnahme im Dienste des "Allgemeininteresses" zu bezeichnen.[3] Die durchgeführten Bodenenteignungen sind heute vielfach einer der Hauptgründe grosser Antipathie seitens der heimischen Bergbevölkerung gegenüber den meist aus städtischen Verhältnissen stammenden, mit dem traditionellen Lebensmilieu in den Gebirgsgegenden wenig vertrauten Promotoren.

Verschiedene Autoren[4] sind denn auch der Ansicht, dass gerade mit der Anwendung des Instrumentes der Expropriation krasse Widersprüche zwischen den proklamierten Zielsetzungen und der bei der weiteren touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes verfolgten Politik zu Tage treten; zeigen doch die neuen Entwicklungsbestrebungen mit aller Deutlichkeit eine den politischen Willen dominierende Bevorzugung wirtschaftlich begüterter in- und ausländischer Gäste (letztere im Dienste der Ertragsbilanz) auf, während die Interessen des breiten inländischen Gästepublikums und jene der Bergbevölkerung in der offiziellen Doktrin kaum oder zu wenig Beach-

---

1) "Qu'il s'agisse de la ligne Maginot ou de la piste verte du skieur débutant, la même règle coercitive est appliquée et les mêmes critères d'indemnisations" (Duclos R., "Tourisme et agriculture en montagne", in: Bulletin de la Fédération Française d'Economie Montagnarde, nouvelle série, no. 19, Vabre, 1968-69, S. 399).

2) vgl. Ziff. 2211, 3. TEIL.

3) vgl. die zur Expropriation erforderliche "déclaration d'utilité publique", S. 120 f.

4) z.B.: - Chappis L., "Bilan moral de 25 ans d'urbanisme en montagne", a.a.O., S. 32 ff.
- Cognat B., a.a.O., S. 157 ff.
- Edelmann K., a.a.O.,
- Vanhecke Ch., "Une conception commerciale de vacances domine les premières propositions pour le VIē plan", in: Le Monde, 29./30.3.1970.

tung finden. Man spricht deshalb aus dieser Perspektive wohl nicht zu Unrecht von einer "klassendiskriminierenden Planungskonzeption" und von einer seitens des Staates durch die geltende Expropriationspraxis geförderten, bzw. verdeckt subventionierten "privaten Inbesitznahme" der bestgeeigneten Standorte für den Wintersport durch eine finanzkräftige Kundschaft (Käufer von Appartements).[1])

Dass die offizielle Doktrin nicht ein den Ansprüchen aller Sozialklassen Rechnung tragendes touristisches Angebot anvisiert, dürften die bisherigen kritischen Einwände (vgl. Ziffer 2211, 3. TEIL) verdeutlicht haben, während von der augenfälligen Vernachlässigung der Bedürfnisse der Bergbevölkerung im folgenden Kapitel noch eingehender die Rede sein wird.

2222 Ungenügende Anpassung an die im Berggebiet vorhandenen Wirtschafts- und Sozialstrukturen

Schon unter Ziffer 211 machten wir geltend, dass eine Würdigung der offiziellen Doktrin für die weitere touristische Erschliessung des französischen Berggebietes sich nicht lediglich in einer Konfrontation des daraus hervorgegangenen neuen touristischen Gesamtangebotes (die funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation) mit den heutigen Gegebenheiten und den Tendenzen der touristischen Gesamtnachfrage, d.h. in einer rein endogenen Betrachtung, erschöpfen könne. Vielmehr müssen insbesondere bei einer solchen Gesamtbeurteilung auch die möglichen Auswirkungen dieser Art von Fremdenverkehrsentwicklung auf die vorhandenen sozialen und wirtschaftlichen Strukturen im Berggebiet Berücksichtigung finden.

In diesem Kapitel haben wir uns deshalb zum Ziele gesetzt, die offizielle Doktrin unter diesen Aspekten zu werten. Dieses Vorhaben wird allerdings vor allem dadurch erschwert, dass die funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation noch eine zu kurze Vergangenheit aufweisen, um ihre Konsequenzen auf das bestehende lokale und regionale Wirtschafts- und Sozialgefüge vollumfänglich abwägen zu können. Ueberdies sind die durch den Tourismus ausgelösten Veränderungen des traditionellen ökonomischen und demographischen Aufbaus der Bergbevölkerung selbst in den alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten (und damit in den Wintersportstationen traditioneller Art) Frankreichs und der anderen Alpenländer noch zu wenig überblickbar. Wenngleich niemand ernsthaft bezweifelt, dass die Fremdenverkehrsförderung im Berggebiet eine Belebung der dortigen Wirtschaft bewirken kann und - wie Untersuchungen aus dem gesamten Alpenraum übereinstimmend zeigen - den Bevölkerungsrückgang zum Stillstand bringt bzw. auch

---

1) Entsprechend sind auch die in einigen Stationen getroffenen Massnahmen (wie Strassengebühren und sogar Zufahrtsverbote an Wochenenden) gegenüber den nicht zu dieser auserwählten, kaufkräftigen Schicht gehörenden Leuten zu werten (Cognat B., a.a.O., S. 58).

erhebliche Bevölkerungszunahmen zur Folge hat,[1] ist die Frage, ob die Gesamtbilanz der touristischen Entwicklung im Berggebiet immer positiv verläuft, nach wie vor ungeklärt und die darüber geführte Diskussion auch entsprechend kontrovers. Jedenfalls gehört die Ansicht, der Tourismus vermöge sich im ländlichen Raum auszubreiten, ohne diesen vollständig umzugestalten, glücklicherweise der Vergangenheit an. Wie gerade auch die bisherige Erfahrung zeigt, kommen zu den durch den Fremdenverkehr induzierten Möglichkeiten und Gefahren erst in neuerer Zeit erkannte Vor- aber auch Nachteile soziologischer, psychologischer und ethischer Art hinzu. Der Tourismus wird nicht selten als einziges Wirtschaftsförderungs-Instrument betrachtet, das der Bergbevölkerung zusätzliche Beschäftigung zum landwirtschaftlichen Hauptberuf liefert, wobei man aber gleichzeitig nur allzu leicht übersieht, dass dadurch ebenfalls u.U. die bestehenden sozialen Gruppen in den Bergen zerstört anstatt verstärkt werden.

Bei der Beantwortung der Frage, inwieweit die Planungs- und Realisierungskonzeption der offiziellen Doktrin einen Beitrag zur Strukturverbesserung in den wirtschaftlichen Randgebieten des alpinen Raumes in Frankreich zu leisten vermag, wählen wir folgendes Vorgehen: Ausgehend von einigen in den alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten (Frankreichs wie der übrigen Alpenländer) sich abzeichnenden typischen Folgeerscheinungen des bei weitem noch nicht in allen Belangen überschaubaren Zusammentreffens des Tourismus mit dem traditionellen Wirtschafts- und Sozialleben der Bergbevölkerung, suchen wir jeweils abzuschätzen - soweit dies im jetzigen Zeitpunkt überhaupt möglich ist -, welche entsprechenden Auswirkungen speziell von den funktionellen Wintersportorten der 2. und 3. Generation zu erwarten sind.[2] Die vielschichtige Problematik und die nur geringen Möglichkeiten der quantitativen Belegung bringen es mit sich, dass den gemachten Aussagen meist nur der Charakter blosser Vermutungen zukommt.

- Der Beschäftigungseffekt und die Einflüsse auf die demographischen Verhältnisse

  Erfahrungen in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten

  Von der bislang ziemlich eindeutig festgestellten Korrelation zwischen Fremdenverkehrsentwicklung und Bevölkerungsbewegung war bereits kurz die Rede. Dabei darf aber nicht unbeachtet bleiben, dass vor allem die ab einem bestimmten touristischen Ausbaugrad zu registrierenden Bevölkerungszunahmen in erster Linie einer lebhaften Zuwanderung zuzuschreiben

---

1) Pevetz W., "Die Beziehungen zwischen Fremdenverkehr, Landwirtschaft und Bauerntum", Schriftenreihe des agrarwirtschaftlichen Institutes des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Wien, 1966, S. 46.

2) Beachte, dass in Frankreich die Verhinderung der Abwanderung der Bergbevölkerung und die Rettung der Berglandwirtschaft ebenfalls zu den der neuen touristischen Erschliessungspolitik und der Staatsintervention zugrunde gelegten Zielen gehören (vgl. S. 80 ff.).

sind (auswärtige Arbeitskräfte und Fremdenverkehrsunternehmer), während die Abwanderung aus der Berglandwirtschaft, die über einen mehr oder weniger langen Zeitraum gebremst werden konnte, durch das starke Wachstum des touristischen Angebotes sogar noch beschleunigt wird (Beispiele: Die Bodenpreissteigerung animiert die Bauern, ihren Boden für touristische Zwecke zu verkaufen oder der Bauer, der im Winter als Skilehrer tätig ist, hat "Mühe" im Sommer wieder Landwirt zu sein usw.). Die grossen alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte im europäischen Alpenraum büssten denn auch ihren einst bäuerlichen Charakter fast vollständig ein, und das einheimische Brauchtum und Kulturgut sind durch eine besonders von der jüngeren Bevölkerung praktizierte neue, beinahe städtische Lebensweise weitgehend verdrängt worden, was vielfach zu sozialen Spannungen und Konflikten zwischen Jung und Alt führte; stehen doch die ältern Bergbewohner nicht selten dem Tourismus mehr oder weniger interessenlos gegenüber.

Erwartungen mit den funktionellen Wintersportorten

PERRIN zeigte in seiner Untersuchung die Bevölkerungsentwicklung während der 60er Jahre in einigen Gemeinden auf, wo funktionelle Wintersportorte der 3. Generation entstanden sind (wie Macôt: La Plagne, Tignes: Lac de Tignes und Val Claret, Bourg-St-Maurice: Les Arcs). Die Bevölkerung nahm in diesen drei Gemeinden während des Betrachtungszeitraumes von 7 Jahren zwischen 7 % (Bourg-St-Maurice) und 112 % (Tignes) zu. Gleichzeitig war nach dem selben Autor die Bevölkerung in den meisten andern Gemeinden der "Tarentaise", wo keine neuen Wintersportstationen gebaut wurden, stark rückläufig.[1] PREAU andererseits, der ebenfalls die demographischen Auswirkungen einiger (nicht besonders erwähnter) funktioneller Wintersportorte unter die Lupe genommen hat, gelangt zum Schluss, dass die Bevölkerungsgewinne bis anhin minim oder überhaupt ausgeblieben sind. Wie der gleiche Verfasser aber gleichfalls feststellt, steht der trotz neugebauter Wintersportstationen unvermindert andauernden Emigration der Bergbauern die einsetzende Immigration städtischer Bevölkerung (Angestellte, Unternehmer usw.) mehr oder weniger kompensatorisch gegenüber.[2] Durch die abseits traditioneller Bergbauernsiedlungen entstehenden funktionellen Wintersportorte erfährt, wie unsere eigenen Beobachtungen ergeben haben, und was bei den beiden erwähnten Autoren u.E. zu wenig zum Ausdruck kommt, die Bevölkerung in den vom touristischen Ausbau weitgehend nicht tangierten Dörfern praktisch keine vom bisherigen Trend abweichende Mutationen: Die Abwanderung dauert nämlich an, während die Zuwanderer (Angestellte und Unternehmer) während der Wintersaison in den neuen touristischen Zentren Wohnsitz nehmen. Der demographische Effekt der funktionellen Wintersportstationen braucht also nicht unbedingt der

1) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 114.
2) Préau P., "Typologie des stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 2 ff.

gleiche zu sein wie jener in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten, wo es immerhin über einen gewissen kürzeren oder längeren Zeitraum gelang oder teilweise immer noch gelingt, die Abwanderung der Bergbauern zu stoppen, deren Verbleib und Leistungen (Pflege der Kulturlandschaft) - wie wohl nicht näher begründet werden muss - gerade für den Tourismus unentbehrlich sind. Diese nur intuitiv fassbare Entwicklungsepoche, wo der Fremdenverkehr in erster Linie noch einen die Hauptbeschäftigung der Bevölkerung (Berglandwirtschaft) ergänzenden Nebenerwerb darstellt und wo sich eine Art "modus vivendi" zwischen der Berglandwirtschaft und dem Fremdenverkehr einspielt, möchten wir als Phase eines gewissen "agro-touristischen Gleichgewichtes" bezeichnen. Nun zeigt aber die Erfahrung in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten, wie schwer es offensichtlich hält, wegen des sich zur Hauptsache nur an der ständig steigenden Nachfrage und weniger an den unmittelbaren Bedürfnissen der Bergbewohner orientierenden, unkontrollierten touristischen Weiterausbaus, an diesem Schwellenwert zu verharren; steht man doch unter dem Eindruck, viele der alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorte im europäischen Alpenraum würden sich bereits in der Phase des "agro-touristischen Ungleichgewichtes" befinden. Dies unterstreichen nicht zuletzt die komplette wirtschaftliche Umstrukturierung (starkes Ueberhandnehmen des tertiären Sektors), die wiederum verstärkte Abwanderung aus der Berglandwirtschaft und der meist massive Import auswärtiger Arbeitskräfte.

Die geltende offizielle Doktrin hat u.E. praktisch überhaupt keine Konsequenzen aus den in den alten Gebirgsfremdenverkehrsorten gemachten negativen Erfahrungen im Bereich der Bevölkerungsumstrukturierung gezogen, führt doch die Planungskonzeption der funktionellen Wintersportorte, da sie überhaupt - wie in der Folge noch deutlicher wird - keinen Versuch einer sinnvollen Verbindung des Fremdenverkehrs mit der bestehenden Wirtschafts- und Sozialstruktur erkennen lässt, unweigerlich und auf direktestem Weg in ein gravierendes "agro-touristisches Ungleichgewicht", über dessen Folgen sich die geistigen Väter der Doktrin offensichtlich noch keine Gedanken zu machen scheinen.[1]

Der "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne" schätzt den Gesamtbeschäftigungseffekt in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation, sofern sie als eigentliche Ferienstationen konzipiert sind, auf 20 bis 25 % (d.h. 20 bis 25 Arbeitskräfte pro 100 Betten.[2] Einige bisherige praktische Beispiele weisen aber auf einen wesentlich

---

1) vgl. hierzu auch die warnende Stimme von PEVETZ, der speziell mit Blick auf die in der "Haute-Savoie" entstandenen funktionellen Wintersportorte schreibt: "Die bodenständige Bevölkerung wurde von dem fast schlagartig einsetzenden Wintersport-Massenbetrieb gleichsam überrollt und fand keine Zeit mehr sich im Rahmen ihrer bisherigen bäuerlichen Wirtschaftszweige und Lebensform umzustellen" (Pevetz W., a.a.O., S. 49).

2) vgl. S. 113.

geringeren Prozentsatz hin; z.B. in Orcières-Merlette betrug er noch vor kurzem lediglich ca. 6 %, in Flaine ca. 13 % und in La Plagne ca. 15 %.[1]

Was wiederum nicht datenmässig belegt werden kann, aber wie dem Beobachter leicht auffällt, stammt vielerorts der grösste Teil des Personals in den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation nicht aus dem näheren Einzugsbereich (den tiefer gelegenen Dörfern dieser Stationen). Einmal rührt dies daher, dass der Abwanderungsprozess vor allem der 20- bis 40-jährigen in den ausgewählten Gebieten schon vor Entstehen dieser neuen touristischen Zentren sehr stark fortgeschritten war, was zu erheblichen Personal-Rekrutierungsschwierigkeiten führte.

Ueberdies erfordert das sich an die kaufkräftige, internationale Kundschaft wendende touristische Luxus-Angebot zu einem erheblichen Teil Spezialisten-Saisonpersonal, das in den Bergtälern nicht mehr vorhanden ist. Den nurmehr spärlich vorhandenen einheimischen Arbeitskräften, die meist täglich zwischen ihrem Wohnsitz (ihrer traditionellen Dorfsiedlung) und den oft 10, 20 und mehr Kilometer entfernt liegenden neuen Wintersportstationen pendeln, werden meist die unattraktivsten Posten angeboten (Bau, Skiliftdienst usw.). Die Feststellung von COGNAT, mit den funktionellen Wintersportorten der 3. Generation würden zu einem grossen Teil Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen, von denen die Talbewohner - selbst wenn sie noch an einem touristischen Nebenerwerb interessiert wären - gar nicht profitieren können, weil sie nicht die hierfür nötigen Kenntnisse mitbringen, ist deshalb keinesfalls abwegig.[2]

- Die Partizipation der einheimischen Bevölkerung

Erfahrungen in den polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten

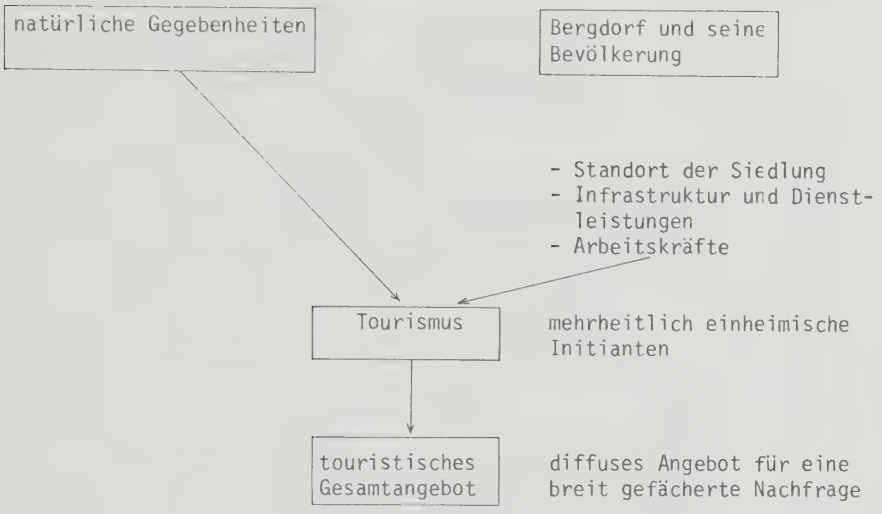
Rahmen und direkte Bezugspunkte für die Realisierung des touristischen Angebotes bildeten in diesen Orten die natürlichen Voraussetzungen, die bestehenden Bergdörfer und die dort ansässige Bevölkerung, aus der auch zur Hauptsache die Initianten der Fremdenverkehrsentwicklung hervorgingen. Wohl kamen in der Folge einige auswärtige Unternehmer (z.B. Hoteliers) hinzu, aber immer - und dies ist selbst heute bei den sich vielerorts abzeichnenden "agro-touristischen Ungleichgewichts"-Situationen noch der Fall - bleibt ein gewisses Mass direkter Beteiligung, Entscheidungskompetenz und Kontrolle seitens der traditionellen Einwohnerschaft gewahrt.

Wir möchten diesen geschilderten Bezugsrahmen mit folgender Skizze noch zu verdeutlichen versuchen.

---

1) Die Angaben über die beiden erstgenannten Orte stammen von Cognat B., a.a.O., S. 49; der Wert für La Plagne beruht auf eigenen Erhebungen.
2) Cognat B., a.a.O., S. 49.

Bezugsrahmen für den Tourismus

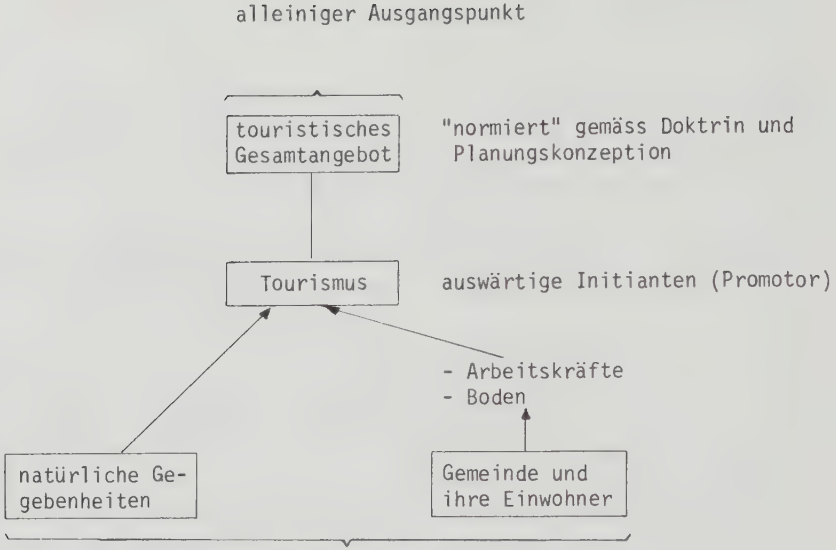


Dabei ist besonders zu beachten, dass dem Bergdorf und seiner Bevölkerung innerhalb des touristischen Gesamtangebotes eine aktive Rolle zugedacht wurde (einheimische Unternehmer, bestehende Infrastruktur und Dienstleistungen, Verwendung leerstehenden Wohnraumes für touristische Zwecke usw.). Andererseits hat der Tourismus zweifelsohne auch dem Bergdorf und seiner Bevölkerung neue Existenzgrundlagen im wirtschaftlichen und sozialen Bereich gebracht (Verbesserung der Infrastruktur und Dienstleistungen, Sanierung der Wohnverhältnisse und allgemeine Dorferneuerung, Erhöhung des Freizeitwertes durch die geschaffenen Kurortseinrichtungen, unmittelbaren Kontakt mit Gästen aus dem In- und Ausland usw.).

Erwartungen mit den funktionellen Wintersportorten

Ein derartiges, grundsätzlich mögliches gegenseitiges Partizipationssystem wird durch die offizielle Doktrin u.E. weitgehend verunmöglicht, fehlt doch die Mitsprache und Beteiligung seitens eines breiteren Kreises der einheimischen Bevölkerung bei den abseits bestehender Bergdörfer gebauten funktionellen Wintersportorten schon von allem Anfang an praktisch vollständig, was wir wiederum mit einer groben Skizze veranschaulichen möchten:[1]

1) vgl. auch PEVETZ: "Der einheimischen Bevölkerung wurde selten eine echte Chance gelassen, sich an diesem neuen Geschäft zu beteiligen (es sei denn als Arbeitnehmer in gewerblichen Fremdenverkehrsbetrieben)". (Pevetz W., a.a.O., S. 49).



Praktisch alleiniger Ausgangspunkt bei der Planung und Realisierung der funktionellen Wintersportorte bildet das von der Doktrin schon weitgehend vorgegebene Gesamtangebot, wofür noch der entsprechende Standort gesucht werden muss. Natürliche Gegebenheiten und örtliche Gesellschaft, von der man "lediglich" die uneingeschränkte Bodenverfügungsgewalt und die Arbeitskräfte-Reserven verlangt, gehen im wahrsten Sinne als rein "technische" Faktoren in das touristische Angebot ein. Dem traditionellen Bergdorf ist keine aktive Rolle im Rahmen der Fremdenverkehrsentwicklung zugedacht; seine Funktionen sind weitgehend nur noch die einer überdimensionierten "Plakatsäule"[1] und Schlafstätte der täglich zwischen ihrem Wohnort und der mehrere Kilometer entfernt liegenden, neuen touristischen Siedlung pendelnden einheimischen Arbeitskräfte. Der aus der Abwanderung resultierende leerstehende Wohnraum in den Bergdörfern wird z.B. nicht für den Einbau von Ferienwohnungen verwendet, was die oft kulturell wertvollen Bauten vor dem Zerfall bewahren könnte, und die in den Wintersportstationen errichteten Freizeitanlagen sind den Einheimischen praktisch nicht zugänglich.

---

1) Dem Besucher fallen zweifellos in vielen Bergdörfern die grossen, die Hausfassaden und Gärten "zierenden" Plakatwände auf, die auf das Wintersportangebot in den höher gelegenen funktionellen Stationen hinweisen.

Von der Einflussnahme auf den auf ihren Territorien stattfindenden touristischen Ausbau bleibt die einheimische Bergbevölkerung somit weitgehend ausgeschlossen; meist wird sie auch unzureichend oder überhaupt nicht über die Projekte und Pläne informiert, was letztlich nur zunehmendes Misstrauen gegenüber dem Promotor schafft.

Diese der im Berggebiet ansässigen Bevölkerung nicht gewährte Partizipation stellt namentlich auch mit Blick in die Zukunft einen grossen Mangel der offiziellen Doktrin dar. Durch die oft auf gleichem Gemeindeterritorium unabhängige Entwicklung des funktionellen Wintersportortes einerseits und der überlieferten Bergbauernsiedlung andererseits gelangt die einheimische Bevölkerung praktisch nie, ausser u.U. als Saisonarbeiter, mit dem Fremdenverkehr in Berührung. Wie wir schon unter Ziffer 2 des 2. TEILS ausführten, müssen sich die Berggemeinden spätestens mit Ablauf des Konzessionsvertrages allein mit der Betriebsführung der neu entstandenen touristischen Zentren befassen und sie in die bestehende Wirtschafts- und Sozialstruktur zu reintegrieren versuchen. Auf diese Aufgabe werden aber die lokalen Körperschaften und die dann noch ansässige traditionelle Bevölkerung, gerade wegen der von allem Anfang an fehlenden Partizipation und der isolierten Entwicklung der funktionellen Wintersportorte, keinesfalls ausreichend vorbereitet sein.

Wir möchten abschliessend zu diesem Kapitel feststellen, dass die offizielle Doktrin Ansätze einer vernünftigen Kombinationsmöglichkeit zwischen Fremdenverkehr und überliefertem Wirtschafts- und Sozialleben im Berggebiet weitgehend vermissen lässt. Wiederum nicht zu unrecht vergleicht COGNAT deshalb den seit Beginn der 60er Jahre eingeschlagenen neuen Weg der touristischen Weitererschliessung der französischen Gebirgsräume mit der nur allzu bekannten Kolonisationspolitik in vielen Entwicklungsländern, wo, ebenfalls ohne nötige Anpassung an die vorhandenen ökonomischen und sozialen Verhältnisse, eine industrielle Wirtschaft gezüchtet wurde, die allen möglichen Interessengruppen, nur nicht in erster Linie der lokalen Bevölkerung einen Nutzen abwirft.[1)]

---

1) Cognat B., a.a.O., S. 41 ff.

3 Die Zukunft der offiziellen Doktrin aus der Sicht ihrer Verfechter wie Kritiker

31 Von den Verfechtern in Erwägung gezogene Neuakzentuierungen und Modifikationen

Die unerwarteten Frequenzeinbussen im Winter 1970/71 und die darauf folgenden, sich erstmals in grösserem Ausmass abzeichnenden Verkaufsschwierigkeiten mit den neu erstellten Appartements in einigen funktionellen Wintersportorten waren für die verantwortlichen Stellen auf Staatsebene wohl Anlass genug, die Zukunft der geltenden Doktrin für die weitere touristische Erschliessung des französischen Berggebietes neu zu überdenken. Den Rahmen einer gewissen Standortbestimmung bildeten u.a. Hearings mit verschiedenen Promotoren aber auch Umfragen bei Reiseveranstaltern im In- und Ausland.

Es vermag kaum zu überraschen, dass die Ergebnisse dieser offensichtlich zur Zeit noch nicht abgeschlossenen neuen Situationsbeurteilung nur sehr spärlich an die Oeffentlichkeit gelangen. Aufgrund von Pressemitteilungen, Aussagen von Regierungssprechern sowie Vertretern amtlicher Stellen dürften aber in absehbarer Zeit u.U. folgende mehr oder weniger gewichtigen Neuakzentuierungen und Modifikationen innerhalb der Doktrin zu erwarten sein:[1)]

- Grundsätzlich möchte man am jetzigen Planungskonzept mit der Spezialisierung des weiteren touristischen Ausbaus für den Wintertourismus festhalten, wobei man sich allerdings, wie verschiedenerorts zu entnehmen ist, bei der Siedlungsplanung und -gestaltung wieder etwas vermehrt von den funktionellen Wintersportorten der 1. Generation (z.B. Val d'Isère), die beim Gast so beliebt seien, inspirieren lassen will. Diese weiterhin zu verfolgende Grundrichtung begründen die offiziellen Stellen damit, dass das bis heute in den nach dem 2. Weltkrieg entstandenen funktionellen Wintersportorten zur Verfügung stehende Angebot (so insbesondere für den Skisport) als international konkurrenzfähig angesehen werden könne. Die jetzige geringe Auslandnachfrage sei keinesfalls auf ein ungenügendes "Produkt", sondern viel eher auf den noch zu geringen Bekanntheitsgrad dieser neuen Wintersportstationen beim ausländischen Publikum zurückzuführen.
- Priorität müsse man jenen bereits in Angriff genommenen oder projektierten funktionellen Wintersportorten einräumen, die reelle Chancen besässen, eines Tages internationale Wintersportplätze und damit "Motoren" für den gesamten französischen Wintertourismus zu werden. Bestehende Bergbauernsiedlungen mit einer gewissen landschaftlichen und klimatischen

1) Wir stützen uns dabei insbesondere auf folgende Quellen:
- "Ciel couvert dans les stations de sports d'hiver", a.a.O.,
- Erklärung des "Secrétaire d'Etat au Tourisme" in: Le Monde, 29.1.1972,
- Lavaud B., a.a.O., S. 73 ff. und S. 83 ff.
- Eigene Interviews mit Vertretern des "Commissariat Général au Tourisme" und des "Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne" im Sommer 1972.

Eignung für den Wintersport sollen wohl auf regionaler und lokaler Ebene Berücksichtigung finden; eine breitere staatliche Unterstützung für einen entsprechenden touristischen Ausbau in bescheidenerem Rahmen ("ski de village") käme aber in näherer Zukunft wegen der sich aufdrängenden Konzentration der Mittel (für die funktionellen Wintersportorte) nicht in Frage.

- Als vielleicht sogar vordringlichste Aufgabe betrachtet man - wie schon anderswo erwähnt - die Erhöhung des Anteils der Gastbetten im engeren Sinne (regelmässig kommerziell angebotene Betten in Hotels, hotelähnlichen Betrieben und Appartement-Häusern). Man scheint doch sowohl in Paris wie Chambéry zur Einsicht gelangt zu sein, dass lediglich der reibungslose Verkauf von Zweitwohnungen noch keine ausreichende Basis für die Entwicklung des französischen Wintertourismus darstellt.
- Die funktionellen Wintersportorte der 2. und 3. Generation müssten inskünftig - so lautet eine weitere Forderung der Doktrin-Verfechter - vermehrt ein umfassendes Winterferienangebot für ein breiteres Zielpublikum bereitstellen und nicht nur allzu einseitig Skisport in Perfektion für junge, kaufkräftige Gäste anbieten; bislang seien namentlich die Wünsche und Bedürfnisse des Nicht-Skifahrers in diesen Stationen stark vernachlässigt worden.
- Die Verantwortung für die Planung und Realisierung neuer Wintersportorte soll auch weiterhin bei den privaten Promotoren bleiben, deren Handeln aber nicht mehr lediglich von kurzfristigen Gewinnerwartungen dominiert sein dürfe; es dränge sich - wie auch etwa gesagt wird - ein Wandel vom "Immobilien-Promotor" zum "Stationspromotor" (mit weitgreifenden Betriebsführungs-Aufgaben) auf.
- Es macht auch den Anschein, dass die Verbesserung der Partizipation an der touristischen Erschliessung seitens der Bergbevölkerung zumindest als Aufgabe erkannt wurde, wobei aber offenbar noch keine klaren Vorstellungen darüber bestehen, wie dieses Problem inskünftig zu lösen wäre.

Allein die Zukunft dürfte zeigen, was von diesen angetönten Korrekturmassnahmen bzw. Neuakzentuierungen schliesslich in die Tat umgesetzt wird und was lediglich zur politischen Beschwichtigung in einer Phase diente, wo die kritischen Stimmen in Frankreich gegenüber der offiziellen Doktrin immer lauter werden.

32 Neue Konzeptionen der Kritiker

321 Das Leitbild der "4. Generation"

Das erst kürzlich von CHAPPIS allerdings nur in gewissen Grundzügen formulierte Leitbild der "4. Generation"[1] für den künftigen touristischen Aus-

1) - Chappis L., Diverse Vortragsmanuskripte aus dem Jahre 1972 (unveröffentlicht).
- Besprechung mit Chappis L. vom 26.8.72 in Chambéry.
- Cognat B., a.a.O., S. 68 ff.

bau des französischen Berggebietes, das aus der Sicht dieses Autors die von ihm heftig kritisierte offizielle Doktrin ablösen sollte, möchten wir im folgenden kurz zu charakterisieren versuchen.

Anstelle der funktionellen Wintersportorte schlägt CHAPPIS vor, wenn möglich ausgehend von bestehenden Bergbauernsiedlungen neue polyvalente Gebirgsfremdenverkehrsorte für den Sommer- und Wintertourismus mit einem touristischen Angebot für alle Sozialklassen in Höhenlagen um 1'200 bis maximal 1'500 Meter zu lancieren. Im Winter würden diese touristischen Zentren für die Skifahrer vorwiegend nur als Schlafstätten ("zones résidentielles") dienen. Da nämlich die spezifische Eignung für den modernen alpinen Skisport in diesen Höhen in Frankreich meist weniger günstig sei, müssten in höher gelegenen Gebieten (ab ca. 2'000 Meter) sog. "stades de neiges" (Skisporteinrichtungen: Touristische Spezialverkehrsmittel und Pisten sowie Anlagen für den Tagesaufenthalt: z.B. Verpflegungsmöglichkeiten) gebaut werden. Zwischen "stade de neige" (dem Aktivitätsraum), wo Feriengäste, Wochenendgäste wie kurzfristige Aufenthalter skifahren können, und der "zone résidentielle" (Siedlungsraum) würde ein leistungsfähiges Verkehrsmittel (Luftseilbahn) den Transport der hin und her pendelnden Skifahrer herstellen.

Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass es sich bei diesem skizzenhaften Leitbild um kein grundlegend neues touristisches Planungskonzept für das Berggebiet handelt (neu sind höchstens die gewählten spezifischen Bezeichnungen für den Siedlungs- und Aktivitätsraum; als Novum mag es in gewissen Kreisen vielleicht deshalb auch aufgefasst werden, weil man sich in Frankreich in den letzten Jahren fast ausschliesslich auf die funktionellen Wintersportorte konzentrierte). Diese von CHAPPIS geforderte inskünftige Erschliessungsart entspricht nämlich vielfach den heutigen, durch die Entwicklung geformten Gegebenheiten in den alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrsorten im europäischen Alpenraum, wo das höher gelegene, erschlossene Skigebiet (der Aktivitätsraum des Wintersportlers) ebenfalls nur in relativ langer Fahrzeit mit Basistransportanlagen ab Siedlungsstandort erreichbar ist. Insofern stellen die vom genannten Autor plädierten "Gebirgsfremdenverkehrsorte der 4. Generation", als Alternative zu den funktionellen Wintersportorten, eher eine planerische "Renaissance" der alten polyvalenten Gebirgsfremdenverkehrszentren dar. CHAPPIS geht es mit seinem Postulat nicht zuletzt auch darum, ein gewisses Gegengewicht zur geltenden Doktrin, die sich so stark dem Funktionalismus und der Spezialisierung auf bestimmte Gästeschichten verschrieben hat, zu schaffen und die Einsicht zu wecken, dass die schönsten Standorte für den Wintersport nicht lediglich finanzkräftigen Käuferschichten von Appartements, sondern allen Gästekategorien offen bleiben sollten.

322 "Ski de village" anstelle funktioneller Wintersportorte

Es ist vor allem LAMOUR[1]), der heute in Frankreich anstelle weiterer funk-

---

1) vgl. Cognat B., a.a.O., S. 68 ff.

tioneller Wintersportorte die Fortsetzung der touristischen Erschliessung des französischen Berggebietes allein auf der Grundlage des "ski de village"[1] sieht; gewährt doch nach Auffassung dieses Autors nur dieses touristische Erschliessungsmuster (Schaffung von Nebenerwerb im Winter durch den Bau von Skisportanlagen und touristischen Unterkünften in bescheidenem Ausmasse in unmittelbarer Umgebung bestehender und entsprechend geeigneter Bergbauernsiedlungen) die notwendige direkte, von der offiziellen Doktrin unberücksichtigte Partizipation der einheimischen Bevölkerung.

Unter dem Einfluss von LAMOUR haben sich beispielsweise im Gebiete "Queyras" (an der italienischen Grenze der Südalpen) neulich einige Berggemeinden zu einem interkommunalen Zweckverband zusammengeschlossen. Die gleichzeitig gegründete Gesellschaft dieses Gemeinde-Syndikats ("Société d'Intérêt Collectif Agricole", SICA) kaufte alle bisher im Einzugsbereich der bestehenden Bergdörfer gebauten touristischen Spezialverkehrsmittel auf, erstellte neue Transportanlagen und zeichnet für den Betrieb des gesamten Beförderungsnetzes verantwortlich. Die Bewohner der Talschaft sind Teilhaber dieser Gesellschaft, die überdies auch neue touristische Unterkünfte errichtet und leerstehenden Wohnraum für touristische Zwecke umbaut. Ihre Einlagen in die SICA leisten die Bergbauern meist in Form von Grundstücken.

Es ist kaum von der Hand zu weisen, dass das generelle Erschliessungsleitbild von LAMOUR weit eher als die geltende Doktrin, mit ihren funktionellen Wintersportorten der 3. Generation, geeignet erscheint, eine kontinuierliche Partizipation und Mitsprache der einheimischen Bevölkerung beim touristischen Ausbau des Berggebietes zu gewährleisten. Andererseits stellt aber u.E. das "ski de village" - vor allen Dingen, wenn es zum ausschliesslichen Erschliessungsmuster erhoben würde - keine langfristig befriedigende Lösung dar, sind doch insbesondere im französischen Berggebiet nur sehr wenige bestehende Siedlungen (und ihre unmittelbare Umgebung) wegen der ungenügenden Höhenlage als Standorte für neue Wintersportplätze geeignet.

---

1) Zur Wesensart des "ski de village", vgl. S. 46.

SCHLUSSWORT

Seit La Plagne, die erste funktionelle Wintersportstation der 3. Generation, ihre Tore öffnete, sind noch keine 10 Jahre vergangen. Nach gleichem oder ähnlichem Erschliessungs-Leitbild entstanden seither in den französischen Alpen weitere "ex-nihilo"-Wintersportzentren, von denen sich einige bereits als offensichtliche Fehlschläge abzuzeichnen drohen, andere wiederum zumindest als Testfälle anzusehen sind. Die vergangenen 10 Jahre reichen aber so oder so noch nicht aus, die Richtigkeit der geltenden offiziellen französischen Doktrin für die touristische Erschliessung des Berggebietes unter Beweis zu stellen.

Die Kritik an den funktionellen Wintersportstationen der 3. Generation verstärkte sich selbst in Frankreich in letzter Zeit erheblich. Wenn man auch noch Mühe hat, einen durch die kritischen Einwände sich hindurchziehenden roten Faden zu erkennen, so sind zumindest die Zweifel und das Unbehagen verschiedenerorts doch sehr deutlich vernehmbar.

Es wurde im Rahmen dieser Arbeit versucht, die Entstehungsgeschichte, die Motive und die planerischen Grundlagen dieser neuen Erschliessungs-Konzeption aufzuzeigen. Schliesslich bemühten wir uns - soweit dies u.E. im heutigen Zeitpunkt überhaupt möglich ist - eine Würdigung des im französischen Berggebiet in der Nachkriegszeit erfolgten touristischen Ausbaus vorzunehmen. Ohne auf die Resultate der vorliegenden Studie nochmals einzugehen, sollen abschliessend die wichtigsten am Beispiel des französischen Berggebietes gewonnenen, in vielen Bereichen auf die touristische Erschliessung im Alpenraum ganz allgemein übertragbaren Erkenntnisse zusammengefasst und in Thesenform dargelegt werden:

- Die mit der touristischen Entwicklung des Berggebietes anzustrebenden Ziele und Zwecke sind klar zu umschreiben. In wohl allen europäischen Alpenländern fehlen heute auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene widerspruchsfreie Gesamt-Zielsysteme, an denen die Zweckmässigkeit des touristischen Ausbaus gemessen werden kann.
- Die aus der Sicht des Tourismus exogenen Zielsetzungen (Verhinderung der Abwanderung seitens der Bergbauernbevölkerung, wirtschaftliche Strukturverbesserung im Berggebiet, Verbesserung der Ertragsbilanz etc.) und die endogenen Zielsetzungen (abgeleitet aus der touristischen Marktsituation) müssen insbesondere auch auf ihre gegenseitige Vereinbarkeit geprüft werden; lassen sich doch - um nur ein Beispiel zu nennen - die Bedürfnisse des Gastes und jene der einheimischen Bevölkerung längst nicht in allen Belangen auf einen Nenner bringen.
- Nicht fehlende Studien und Planungen sind heute oft Quellen von touristischen Fehlentwicklungen im Alpenraum, sondern falsch gesteckte, nicht auf ihre wechselseitige Harmonie geprüfte Zielsetzungen.
- Die Forderung nach operablen Zielen bedeutet für den einzelnen Gebirgskurort und die -regionen vor allem auch die Fixierung eines verbindlichen,

quantitativ umschriebenen Endausbaus, der nicht aus der momentanen Nachfrage, sondern ausgehend von der Belastbarkeit des natürlichen Potentials und den vorhandenen und erwarteten sozio-oekonomischen Verhältnissen im Berggebiet abzuleiten ist.

- Die Ablösung der bisherigen Wirtschaftsstruktur im Alpenraum darf nicht einseitig nur mit dem Instrument "Tourismus" angestrebt werden.

- Die künftige touristische Entwicklung ist in integralen Fremdenverkehrsplänen auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene zu umschreiben, wobei neben den rein touristischen Faktoren (endogenen Daten) gleichzeitig auch die sozio-oekonomischen, oekologischen und raumplanerischen Aspekte in die Betrachtung mit einzubeziehen wären. Diese Pläne, die Bestandteile übergeordneter gesamtwirtschaftlicher Entwicklungskonzepte zu bilden hätten, sollten insbesondere zum Ausdruck bringen:

  . die Eignung und die Nutzungsformen der einzelnen Gebiete
  . Prioritätszonen und Standorte neuer Zentren und Schwerpunkte
  . Ausbaugrösse und Ausbauqualität.

- Es gibt offensichtlich noch kein abgesichertes Leitbild für den touristischen Ausbau im Berggebiet, das sowohl die optimale Bedürfnisbefriedigung des Gastes als auch gleichzeitig die Besserstellung der wirtschaftlichen wie sozialen Verhältnisse der dort ansässigen Bevölkerung und letztlich auch eine aus oekologischer Sicht vertretbare Belastung des natürlichen Potentials gewährleistet.

- Es ist nicht zulässig - nur weil offensichtlich die allgemeine und die touristische Planungstheorie bisher wenig praktikable Methoden geliefert haben - mit beängstigender Unbekümmertheit städtebauliche Planungs- und Siedlungsprinzipien im Berggebiet anzuwenden.

- Ausgehend von der zentralen Bedeutung des Wintertourismus für das Berggebiet muss man sich wohl bei der Planung und Realisierung an den Erfordernissen dieser Fremdenverkehrsart orientieren. Bei der Erschliessung aber einen absoluten Funktionalismus (Ausbau allein auf die angeblich transparenten Bedürfnisse des Wintersportgastes ausgerichtet) in einzelnen oder - wie in Frankreich - sogar in allen neuen Gebirgsfremdenverkehrsorten anstreben zu wollen, dürfte sich nicht lohnen; dieser Funktionalismus kann nämlich vielleicht nur für drei bis vier Monate des Jahres vom Gast vollumfänglich "konsumiert" werden, während in der übrigen Zeit die ausschliesslich auf den Skisport ausgerichtete Erschliessungsform viel an Bedeutung verliert bzw. eine zusätzliche touristische Nutzung (z.B. während der Sommersaison) sogar verunmöglicht.

- Die funktionelle Wintersportstation, die allein aus der Sicht gewisser, wenn auch eng begrenzter Konsumschichten ihre Berechtigung haben kann, und der sich in Frankreich die staatliche Förderung fast ausschliesslich verschrieben hat, wird anderen, der touristischen Entwicklung im Berggebiet überzuordnenden Zielen (gesamtwirtschaftlicher und gesellschaftspolitischer Art) weniger gerecht als der polyvalente Gebirgsfremdenverkehrsort traditioneller Art.

- Objektive Anhaltungspunkte für eine ferien- und gleichzeitig auch umwelt-

gerechte Gebirgsarchitektur gibt es offensichtlich noch keine. Die in den Bergen auftauchenden städtischen Bauformen unterstreichen diese grosse Unsicherheit. Um so fragwürdiger erscheint deshalb das Vorgehen im französischen Alpenraum, wo kurzfristig das gesamte natürliche Potential für den Wintersport nach ein- und demselben Besiedlungsmuster touristisch erschlossen wird.

- Von Grund auf geplante Nur-Tourismussiedlungen, deren Entwicklung durch ein entsprechendes Instrumentarium steuerbar ist und deren Auswirkungen sich im Rahmen übergeordneter, gesamtwirtschaftlicher Entwicklungskonzepte erkennen lassen, sind den aus bestehenden Bergdörfern hervorgegangenen polyvalenten Gebirgskurorten traditioneller Art zumindest als echte Planungs- und Realisierungsalternative gegenüberzustellen. Ob eine Angliederung des Tourismus an eine überlieferte Ortschaft stattfinden oder ein Fremdenverkehrszentrum auf bisher unberührten Boden gebaut werden soll, hängt zu einem wesentlichen Teil von den jeweiligen natürlichen Voraussetzungen ab.

- Räumt man dem Tourismus im Rahmen der wirtschaftlichen Förderungsbestrebungen absolute Priorität ein, so isoliert sich dieser meist völlig von der bestehenden Wirtschafts- und Sozialstruktur. Die Bergbevölkerung verfügt oft auch nicht über das erforderliche Wissen, sich in den aufkommenden, problemreichen Fremdenverkehr zu integrieren. Es treten vielfach Unternehmer aus Industrie- und Stadtgebieten in Erscheinung und die Partizipation der Einheimischen am touristischen Ausbau wird, abgesehen von subalternen Beschäftigungsmöglichkeiten, praktisch ausgeschaltet bzw. abgelehnt.

- Die einheimische Bevölkerung muss Gelegenheit zur Partizipation haben. Entscheidende Bedeutung kommt auch der Information über die Ausbauvorhaben zu, was in den meisten Fällen noch zu wenig umfassend geschieht. Den Berggemeinden sollte ein unabhängiger Vertrauensmann (Berater) beigegeben werden, der wohl ortskundig ist, aber sonst kein direktes Interesse an irgendwelchen touristischen Projekten haben darf. Es wäre neben einer breiten Informations- und Beratungstätigkeit auch seine Aufgabe, zwischen privaten Initianten und der öffentlichen Hand zu vermitteln und zu koordinieren.

- Die in den polyvalenten Gebirgskurorten traditioneller Art festzustellende Pluralität der Entscheidungsträger und die starke Interessenaufsplitterung machen es heute kaum möglich, solche touristischen Zentren als "Gesamtunternehmung" zu führen. Bei einer Vielzahl von wirtschaftlich und/oder rechtlich nicht aneinander gebundenen Trägern ist das Gleichgewicht der einzelnen Angebotselemente in einem Kurort (Natur, Beherbergung, Kurortseinrichtungen, Infrastruktur) ständig gefährdet.

- Bevor man touristische Anlagen und Siedlungen plant, sollten entsprechende Realisierungsinstrumente fixiert und anwendbar sein. Gerade im Tourismus entstehen vielfach Pläne und Konzepte, ohne dass ein Instrumentarium zur Beeinflussung der gewünschten Entwicklung vorhanden ist. Das Gleichgewicht des gesamten touristischen Angebotssystems würde tiefgreifende planungspolitische Interventionsmöglichkeiten erfordern, die aber in einer sozialen Marktwirtschaft kaum politische Akzeptierung finden

dürften. Andererseits hat sich gezeigt, dass ein absoluter Liberalismus das kurörtliche Wachstum nur allzu schnell in die Krise führt.

ANHANG

ANHANG I Vergleichende Darstellung der wichtigsten Konzessionsvereinbarungen für einige Wintersportorte[1]

Wintersportort, Vertragspartner[2] und Datum des Vertragsabschlusses	Vertragsobjekt	touristische Spezialverkehrsmittel			Skipisten		
		Dauer (Jahre)	Bau	Betrieb	Bau	Unterhalt	Rettungsdienst
La Rosière-Montvalezan Montvalezan/SERMA, 26.7.64	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel, Parzellierung	50	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft (Gemeinde: 1/6 der Konzessionsentschädigung)	Gesellschaft
La Plagne "Syndicat intercommunal"/SAP, Macot/SAP, Aime/SAP, 22.12.68	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel	30	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft ("Syndicat intercommunal": max. 2,5 % des Bruttoumsatzes der touristischen Spezialverkehrsmittel)	Gesellschaft	Gesellschaft
Les Arcs Bourg-Saint-Maurice/SMA, 13.12.67	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel, Siedlung	30	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft
Val d'Isère-La Daille Val d'Isère/SAD, 5.12.67	Siedlung	12	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde	
Tignes Tignes/SEFCO, 13.4.67 Tignes/SEFCO; 13.4.67	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel Siedlung (Val Claret)	30 6	Gesellschaft	Gesellschaft	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde
Val Thorens "Syndicat mixte pour l'aménagement des Belleville"/SEFCO, 1970	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel, Siedlung	30	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Syndicat	Syndicat
Le Corbier Villarembert/SAC, 6.7.67	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel, Siedlung	30	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft
Avoriaz Morzine/SICA, 28.12.62	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel, Siedlung	30	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	Gesellschaft
Chamrousse Dép. Isère/SAC, 15.3.50 (+ div. Nachträge)	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel, Siedlung	30 (verlängert bis 1996)	Gesellschaft + "Département"	Gesellschaft	"Département" ("Syndicat mixte")	"Département" ("Syndicat mixte")	"Département" ("Syndicat mixte")
Alpe d'Huez Alpe d'Huez/SATAH, 3.5.67	Bau und Betrieb der touristischen Spezialverkehrsmittel	30	Gesellschaft	Gesellschaft	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde

1) Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., Anhang 6
2) öffentliche Hand (Gemeinde, Gemeindeverband, "Département")/Promotor

Siedlung				Entschädigungen		
lierung	Bau	öffentliche Anlagen und Dienste	Preise der Grundstücke (unparzelliert)	für Nutzung des Skigebietes	aus Verkauf erschlossener Parzelle	aus verkauften Liegenschaften
schaft		Gesellschaft 70% Gemeinde 30%	0,30 F pro m2	3 % des Betriebsumsatzes der touristischen Spezialverkehrsmittel	3 % Gemeinde 97 % Gesellschaft	
schaft	Gesellschaft	Gesellschaft	% der Baukosten	5 % des Betriebsumsatzes der touristischen Spezialverkehrsmittel		spez. Lokalsteuer für Bauten in Aime-La Plagne
schaft	Gesellschaft	Gemeinde	0,30 F pro m2	2,5 % des Betriebsumsatzes der touristischen Spezialverkehrsmittel		5 F pro m2 Geschossfläche
schaft	Gesellschaft		Gemeinde tritt kostenlos Boden für Siedlung ab. Gesellschaft idem für Pisten und touristische Spezialverkehrsmittel. Rest: Kauf oder Expropriation			10 F pro genutzter m2
lschaft	Gesellschaft	Gesellschaft und Gemeinde je zur Hälfte	Private Grundstücke, die am freien Markt erworben werden	5 % des Betriebsumsatzes der touristischen Spezialverkehrsmittel		20 F pro m2
lschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	16,58 Mio. F für gesamte Grundstücke Fälligkeit: Zahlung über 5 Jahre verteilt	8 % des Betriebsumsatzes der touristischen Spezialverkehrsmittel		20 F pro m2
lschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	abhängig vom Erwerbspreis der Gemeinde	2 % des Betriebsumsatzes der touristischen Spezialverkehrsmittel		
lschaft	Gesellschaft	Gesellschaft	30'000 F (60 ha)	0		
schaft		Gesellschaft und "Département" zur Hälfte		6 (8) % des Betriebsumsatzes der touristischen Spezialverkehrsmittel	3 % bis 1960 25 % seit 1960	
				3 % min.; + 2 % bis 2 Mio. F Betriebsumsatz; 3 % von 2-2,5 Mio. F; 4% über 2,5 Mio. F.		

ANHANG II — Einige der am häufigsten verwendeten planungstechnischen Richtwerte (Gültigkeit pro ca. 1970)

a) Bestimmung der Siedlungsgrösse

- Anzahl Skifahrer (abgeleitet aus der Kapazität des dazugehörigen Skigebietes, s.d.) = S
- Anzahl Gastbetten : S · 1,5 bis 2,5 (je nach dem erwogenen Anteil der Nicht-Skifahrer) = G
- Betten für die Gesamtsiedlung : G · 1,2 (inkl. Betten für Angestellte in allen Beschäftigungsarten; Ø Beschäftigungseffekt 20 %) = B_{tot}

---

b) Flächenbedarf pro Gastbett (G)

- Appartement-Sektor
  - . Bruttogeschossfläche 10 m2
  - . Baulandbedarf (inkl. erforderliche Dienstleistungen) 17-20 m2
- Hotel-Sektor
  - . Bruttogeschossfläche 10-30 m2
  - . Baulandbedarf (inkl. erforderliche Dienstleistungen) min. 40 m2

---

c) Infrastruktur

- Anzahl Parkplätze (P) : 1/8 - 1/3 von B_{tot} ("station de séjour") bzw. von S ("stade de neige")
- Flächenbedarf pro P : min. 30 m2
- Trinkwasserverbrauch / 24 Std. / B_{tot} : 400 l
- Kosten der infrastrukturellen Erschliessung pro G : 2'000 - 3'000 F (bzw. 200-300 F/m2 Bruttogeschossfläche)
  - . davon Erschliessungsstrasse : max. 1'000 F
  - . Anteil Verkehrserschliessung (Erschliessungsstrasse, Parkplätze, inneres Strassen- und Wegnetz) : 30 - 50 %

---

d) Touristische Spezialverkehrsmittel und Skipisten

- Leistungszusammensetzung der Skifahrer (S):

	%-Anteile von S	gewünschte Höhenüberwindung pro Tag (Höhenmeter der Skipisten)
. Anfänger	25	300 - 1'000 hm/t
. mittlere Fahrer	50	2'500 hm/t
. gute und sehr gute Fahrer	25	5'000 hm/t
		Ø 2'800 hm/t

- Kapazität des Skigebietes: Anzahl Skifahrer (S), die sich "normalerweise" gleichzeitig ohne gegenseitige Behinderung auf den Skipisten bewegen können:

$$S = \sum_{i=1}^{u} hm_i$$

(Summe der Höhenmeter aller ausgebauten Skipisten p_1, p_2 ... p_n) im Erreichbarkeitsbereich von 1/2 - 3/4 Std. Fahrzeit mit touristischen Spezialverkehrsmitteln)

⟶ (1) 1S = 1 hm

- Förderleistung der touristischen Spezialverkehrsmittel pro Std. (D):

. Gesamtförderleistung (D_{tot})

1. Methode:

$$D_{tot} = p_n \cdot 700 \text{ S}$$

(Beispiel: bei 8p im Erreichbarkeitsbereich von 1/2 - 3/4 Std. sollte D_{tot} 5600 S betragen)

Begründung:

1 S fährt durchschnittlich 4 Std. pro Tag; seine gewünschte Höhenüberwindung pro Std. auf den Skipisten beträgt: $\frac{2800 \text{ hm}}{4} = 700$ hm

Bei nur einer vorhandenen Skipiste (p_1) gilt gemäss (1), dass ihre Kapazität (S_1) mit ihrer Höhendifferenz (hm_1) identisch ist, also:

(2) $S_1 = hm_1$

(bzw. 1 S_1 = 1 hm_1)

Da jeder dieser Skifahrer (S_1) pro Std. durchschnittlich 700 hm Pistenfahrt zurücklegen möchte, muss jeder von ihnen - um auf diese Stundenleistung zu gelangen - folgende Anzahl Bergfahrten (F_1) mit einer diese Skipiste (p_1) bedienenden touristischen Transportanlage vornehmen:

$$(3)\quad F_1 = \frac{700\ hm}{hm_1}$$

Damit jeder dieser Skifahrer (S_1) kontinuierlich befördert werden kann, muss die diese Skipiste (p_1) bedienende touristische Transportanlage folgende Förderleistung pro Std. (D_1) aufweisen:

$$(4)\quad D_1 = S_1 \cdot F_1$$

aus (2) und (3) folgt

$$(5)\quad D_1 = hm_1 \cdot \frac{700\ hm}{hm_1}$$

$$D_1 = 700\ hm$$

da gemäss (1) 1 hm = 1 S, ergibt sich schliesslich:

$$(6)\quad D_1 = 700\ S$$

bei p = n muss die Gesamtförderleistung (D_{tot}) entsprechend betragen:

$$D_{tot} = p_n \cdot 700\ S$$

2. Methode:

$$S \cdot H = (D_1 \cdot H_1) + (D_2 \cdot H_2) + \ldots\ldots D_n \cdot H_n$$

wobei: H = vom einzelnen Skifahrer per touristische Spezialverkehrsmittel pro Std. zurückzulegen gewünschte Höhenüberwindung; dabei wird H in einer Annäherung mit hm (der Skipiste entsprechende Höhenüberwindung) gleichgesetzt, also z.B. H = 700. Diese Gleichsetzung (und damit auch die Anwendung dieser Methode) scheint aber nur dann vertretbar, wenn $H \sim hm$, was nicht immer zutrifft.

$D_n \cdot H_n$ = Kapazität einer touristischen Transportanlage (mit der zurückgelegten Höhendifferenz gewichtete stündliche Beförderungsleistung).

Beispiel:

$S = 4000$

$H\sim hm = 700$ m

$H_1 = 500$ m

$H_2 = 400$ m

$H_3 = 100$ m

$$D_1 + D_2 + D_3 = D_{tot} \frac{2'800'000}{1000} = 2800$$

. Förderleistung der Basisanlagen pro Std. (jener touristischen Spezialverkehrsmittel, deren Talstationen unmittelbar bei der Siedlung liegen)

$$D_B = \frac{2}{5} \text{ bis } \frac{3}{5} \cdot G$$

Beispiel: 3200 Gastbetten (G), sehr sportliches Publikum

$$D_B = \frac{3200 \cdot 3}{5} = 1900$$

- Kosten der touristischen Spezialverkehrsmittel sowie des Pistenbaus und -unterhaltes

. Baukosten (grobe Berechnungsansätze)

Skilifts:	200'000 F + 100 F · l (schräge Länge in m)
Sesselifts:	350'000 F + 300 F · l
Gondelbahn: (fest fixiert)	1'300'000 F + 800 F · l
Luftseilbahnen:	abhängig von Fall zu Fall

. Baukosten für gesamtes Netz von touristischen Spezialverkehrsmitteln und Skipisten pro G:

2'500 - 3'000 F; davon für Skipisten 10 - 20 %

. Durchschnittliche Einnahmen aus den touristischen Spezialverkehrsmitteln pro Saison und G:

600 F (= 1/4 - 1/5 der Investition);

davon:

- 50 % für Betrieb und Unterhalt (allein 10 - 15 % für Pistenunterhalt),
- 50 % für Abschreibungen (Amortisation in ca. 15 Jahren) und Zinsendienst (Kredite, FDES: ca. 5,5 %, AK ca. 12 %).

e) Gesamtkosten pro Gastbett (G)

		%
- Appartement-Sektor		
. Bodenerwerb	300 - 400 F	1
. Baukosten des Beherbergungstraktes	20'000 - 30'000 F	80
. Infrastruktur	2'000 - 3'000 F	8
. Touristische Spezialverkehrsmittel	2'500 - 3'000 F	9
. Gemeinschaftseinrichtungen	500 F	2
Total	~ 26'000 - 37'000 F	100 %
- Hotel-Sektor		
. Bodenerwerb	300 - 400 F	1
. Baukosten des Beherbergungstraktes	25'000 - 40'000 F	84
. Infrastruktur	2'000 - 3'000 F	6
. Touristische Spezialverkehrsmittel	2'500 - 3'000 F	7
. Gemeinschaftseinrichtungen	500 F	2
Total	~ 30'000 - 47'000 F	100

f) Gesamtumsatz pro Saison und Gastbett

- je nach Bedeutung des Wintersportortes	5'000 - 10'000 F (= 1/4 - 1/5 der Investition)
- "stade de neige"	1'000 F

Quellen: - Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Colloque sur les problèmes de création de stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 39 ff.
- Cambau V., a.a.O., S. 34 f.
- Cumin G., "Capacité d'un domaine skiable", a.a.O., S. 20 ff.
- Cumin G., "Les stations intégrées", in: Urbanisme, a.a.O., S. 53.
- Cumin G., "Stations de sports d'hiver", Arbeitsunterlagen, unveröffentlicht.
- Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), a.a.O., S. 28.
- Lavaud B., a.a.O., S. 79 ff.
- Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", a.a.O., S. 39 ff. und S. 79.
- Service d'Etude d'Aménagement Touristique de la Montagne, Chambéry.

LITERATURVERZEICHNIS

Bücher und Zeitschriftenartikel

Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Colloque sur les problèmes de création de stations de sports d'hiver", rapport de synthèse par Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme, Genève, 1969.

Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Contribution à l'étude des programmes de nouvelles stations de vacances", Les Cahiers du Tourisme, série C, no 7, Aix-en-Provence, 1967.

Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Problèmes de planification et d'urbanisme, posés par la création de nouvelles stations de vacances", Les Cahiers du Tourisme, série C, no 6, Aix-en-Provence, 1967.

Barbier B., "La Foux d'Allos", Les Cahiers du Tourisme, série A, no 8, Aix-en-Provence, 1967.

Barbier B., "Vars, une grande station des alpes du sud", in: Revue de Géographie Alpine, tome LVI, fascicule 1, Grenoble, 1968, S. 265 ff.

Baumgartner F., "Planung für die Freizeit. Auf der Suche nach einem Selbstverständnis touristischer Planung", in: Planen + Bauen, Nr. 1, Zürich, 1973.

Bing W., "Frankreichs Gebirgshotellerie holt auf", in: Hotel-Restaurant, Nr. 2, 1970, S. 64 ff.

Bing W., "Licht und Schatten für Frankreichs Wintersporthotels", in: Hotel-Restaurant, Nr. 3, 1971, S. 136 ff.

Bing W., "Struktur- und Konjunkturwandlungen im französischen Wintersport und Fremdenverkehr", in: Hotel-Restaurant, Nr. 2, 1972, S. 73 ff.

Bourric M. et divers, "Les moyens modernes de financement pour l'équipement des stations", in: Economie et Prospective de la Montagne, no 17, Voiron, 1969, S. 35 ff.

Brutschi G./Dick J.C., "Création et fonctionnement d'une station de sports d'hiver", in: Metra, vol. II, no 4, 1963, S. 493 ff.

Cambau V., "Aménagement des stations de sports d'hiver: rôle de l'état et des collectives locales", in: Bulletin du P.C.M. (Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines), Paris, no 2, 67me année, février 1970, S. 49 ff.

Cambau V., "La réalisation des stations de sports d'hiver", in: Urbanisme, no 116, Paris, 1970, S. 32 ff.

Caisse Centrale de Crédit Hôtelier, Commercial et Industriel, "Courchevel", Paris, 1965.

Caisse Centrale de Crédit Hôtelier, Commercial et Industriel, "Méribel", Paris, 1964.

Chappis L., "Bilan moral de 25 ans d'urbanisme en montagne", in: Economie et Prospective de la Montagne, no 16, Voiron, 1969, S. 32 ff.

Chappis L. et divers, "Comment l'hôtellerie de montagne doit-elle penser son avenir", in: Economie et Prospective de la Montagne, no 3, Voiron, 1965, S. 24 ff.

Chappis L., "Méthodologie de l'étude d'aménagement en montagne", in: Urbanisme, no 116, Paris, 1970, S. 38 ff.

"Ciel couvert dans les stations de sports d'hiver", in: Le Monde, 27.11. 1971.

Cognat B., "L'aménagement de la montagne, exemple des alpes françaises", Université de Lyon, 1970.

Comité des Stations Françaises de Sports d'hiver, "Equipement des stations", no 5, 1971.

Cumin G., "Capacité d'un domaine skiable", in: Economie et Prospective de la Montagne, no 7, Voiron, S. 20 ff.

Cumin G., "Création de nouvelles stations de sports d'hiver", in: Ski Français, no 1964-1965-1966 (avril-juillet-octobre), Paris, 1966.

Cumin G., "La nouvelle station de sports d'hiver de la vallée des Belleville (Savoie)", in: Le Bloc (journal des élèves ingénieurs de l'école spéciale des travaux publics, du bâtiment et de l'industrie, no 43, 4me trimestre, Paris, 1967, S. 42 ff.

Cumin G., "Les stations intégrées", in: Bulletin du P.C.M. (Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines), no 2, 67me année, Paris, 1970, S. 37 ff.

Cumin G., "Les stations intégrées", in: Urbanisme, no 116, Paris, 1970, S. 50 ff.

Deutscher Werkbund Bayern, "Die Zukunft der Alpenregion: Lage, Tendenzen und Notwendigkeiten", 1972.

Duclos R., "Tourisme et agriculture en montagne", in: Bulletin de la Fédération Française d'Economie Montagnarde, nouvelle série, no 19, Vabre, 1968-69.

Ecole des Hautes Etudes Commerciales du Nord (EDEC), "Neige à vendre", 1969.

Edelmann K., "Wintersporttourismus in Frankreich", Referat am 8. Seminar für Fremdenverkehrsfachleute, 21.-28. Januar 1971, Ramsau am Dachstein.

Fonkenell J., "Réflexions sur l'aménagement de deux stations de sports d'hiver dans les Hautes-Alpes", in: Bulletin du P.C.M. (Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines), no 3, S. 131 ff.

Fontanet J., "L'avenir de Courchevel", in: Le Monde, 12./13.1.1969.

Fontanet J., "Pour un équipement exemplaire de la montagne", in: Le Monde, 13.2.1968.

François D., "Le placement immobilier en résidence de montagne", in: Le Revenue Français, 4ê année, no 39, 15.11.1971.

Ginod J., "Le ski de station est 'hors paysage'", in: Le Monde, 22./23.3. 1970.

Lamour Ph., "Il n'y a pas une doctrine d'aménagement, mais deux, au moins", in: Le Monde, 22./23.3.1970.

Lavaud B., "Les sports d'hiver en France, notes et études documentaires", nos 3701-3702, La Documentation Française, 1970.

Matthieu G., "Les embarras de Courchevel", in: Le Monde, 5./6.1.1969.

Michaud M., "Réflexions sur l'implantation des stations de ski", in: Bulletin du P.C.M. (Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines), no 2, 67me année, Paris, 1970, S. 19 ff.

Perrin H., "La Plagne n'exclut pas Bonneval-sur-Arc", in: Le Monde, 22./23.3.1970.

Perrin H., "Les stations de sports d'hiver", Paris, 1971.

Pevetz W., "Die Beziehungen zwischen Fremdenverkehr, Landwirtschaft und Bauerntum", Schriftenreihe des Agrarwirtschaftlichen Institutes des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Wien, 1966.

Pialat G., "Urbaniser la montagne", in: Urbanisme, no 116, Paris, 1970, S. 16 ff.

Préau P., "Principes d'analyse des sites en montagne", in: Urbanisme, no 116, Paris, 1970, S. 21 ff.

Préau P., "Typologie des stations de sports d'hiver", in: Economie et Prospective de la Montagne, no 13, Voiron, 1968, S. 2 ff.

Risch P./Bonorand M., "Fremdenverkehrs-Eignungskataster und Entwicklungsprogramm für potentielle, neue Fremdenverkehrsgebiete des Kantons Graubünden", Dokumentations- und Beratungsstelle des Schweizerischen Fremdenverkehrsverbandes, Chur, 1972.

de Senarclens J./Ullmann F., "Conception et réalisation de stations de montagne", in: Zeitschrift für Fremdenverkehr, 22. Jg., Nr. 3, 1967, S. 86 ff.

Simon J.F., "Le village de Vars s'éfforce d'éviter la colonisation", in: Le Monde, 20.1.1965.

Simon J.F., "Un dimanche d'avril en Haute-Savoie", in: Le Monde, 14.4.1970.

"Tourisme et agriculture en moyenne et haute montagne", in: Cahiers du CENECA, numéro spécial, tome 2 (Colloque International, organisé par le CENECA 4-6 mars 1970), S. 353 ff.

"Une politique de la montagne", Bulletin hebdomadaire publié par le Secrétariat Général du Comité Interministériel pour l'Information, no 144, janvier 1972.

Vanhecke Ch., "A Bourg-St-Maurice, une centaine d'expropriés attaquent les monopoles du ski", in: Le Monde, 6.1.1968.

Vanhecke Ch., "Analyse d'une paysage", in: Le Monde, 28./29.6.1970.

Vanhecke Ch., "Bonneval-sur-Arc ou l'anti-station", in: Le Monde, 29./30. 12.1968.

Vanhecke Ch., "La crêation de remontées mécaniques considérée comme une opération de rênovation rurale", in: Le Monde, 23./24.2.1969.

Vanhecke Ch., "La doctrine française pour l'aménagement de la montagne", in: Le Monde, 8./9.2.1970.

Vanhecke Ch., "L'expansion des loisirs remet en cause la propriété individuelle des sites", in: Le Monde, 19./20.4.1970.

Vanhecke Ch., "Les stations de ski se font de plus en plus la guerre de la culture", in: Le Monde, 18./19.2.1970.

Vanhecke Ch., "Une conception commerciale de vacances domine les premières propositions pour le VIê plan", in: Le Monde, 29./30.3.1970.

Vanhecke Ch., "Une nouvelle doctrine officielle de l'équipement de la montagne", in: Le Monde, 2./3.2.1969.

Wagner F.A., "Die Urlaubswelt von morgen", Düsseldorf-Köln, 1970.

Statistiken

Annuaire Statistique de la France, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE), Paris.

Bulletin Statistique du Commissariat Général au Tourisme, Paris.

Eidg. Fremdenverkehrsstatistik, Bern.

Tourisme International et Politique du Tourisme dans les Pays de l'OCDE, Paris.

Unveröffentlichte Manuskripte und Unterlagen

Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Analyse du développement de nouvelles stations en France", document de travail.

Atelier Coopératif d'Architecture et d'Urbanisme (ACAU), "Ergebnisse einer Umfrage bei den Promotoren französischer Wintersportstationen", durchgeführt im Sommer 1971.

Chappis L., diverse Vortragsmanuskripte.

Cumin G., "Stations de sports d'hiver", Arbeitsunterlagen, zusammengestellt während mehrerer Jahre.